

Benoît Maréchaux

EL GOBIERNO DEL TIEMPO FINANCIERO: LOS BANQUEROS GENOVESES, LA MONARQUÍA HISPÁNICA Y LA LOGÍSTICA DE LA PLATA EN EL MEDITERRÁNEO DE INICIOS DEL SIGLO XVII

DOI 10.19229/1828-230X/66032026

RESUMEN: *La Historia financiera ha prestado amplia atención a la dependencia del crédito de los banqueros de la Monarquía Hispánica hacia la llegada de plata hispanoamericana a Sevilla, pero no tanto hacia las condiciones de su exportación a Italia. Al hacer hincapié en las exigencias temporales del negocio financiero, este artículo analiza la organización logística que los más destacados banqueros genoveses del rey pusieron en marcha con la finalidad de sincronizar las transferencias mediterráneas de plata en galeras con el cobro de dinero hispanoamericano en España y el calendario de las ferias de cambio de Piacenza. El examen del problema durante la guerra del Monferrato (1613-1617) muestra que, al obtener el respaldo del imperio Habsburgo, los financieros genoveses consiguieron unas condiciones de acceso muy favorables a las embarcaciones de sus conciudadanos los asentistas de galeras. Al adaptarse a los tiempos de los financieros, y al garantizar una elevada regularidad y previsibilidad, los servicios navales obtenidos fueron un instrumento clave para el dominio genovés en la distribución de plata, lo que contribuye a explicar mejor su hegemonía en los mercados crediticios europeos de principios del siglo XVII.*

PALABRAS CLAVE: *galeras, plata, Monarquía Hispánica, Génova, cadenas de suministro*

MANAGING FINANCIAL TIME: GENOESE BANKERS, THE SPANISH MONARCHY AND THE LOGISTICS OF SILVER IN THE EARLY SEVENTEENTH-CENTURY MEDITERRANEAN

ABSTRACT: *Financial history has paid considerable attention to the dependence of the Spanish Monarchy's bankers on the arrival of Spanish American silver in Seville, but less to the conditions under which it was exported to Italy. By emphasising the timing requirements of the financial business, this article analyses the logistical organisation that the king's most prominent Genoese bankers put in place with the aim of synchronising Mediterranean silver transfers by galleys with the periodic collection of Spanish American silver in Spain and the calendar of the Piacenza exchange fairs. An examination of the situation during the War of Monferrato (1613-1617) shows that, by securing the Habsburg Empire's endorsement, Genoese financiers obtained highly favourable access conditions for the vessels of their fellow citizens the Genoese galley contractors. By adapting to the financiers' schedule and guaranteeing high regularity and predictability, their naval services proved to be a key instrument for Genoese dominance in the Mediterranean distribution of silver, which, in turn, helps to better explain Genoese hegemony in the European credit markets of the early 17th century.*

KEYWORDS: *galleys, silver, Spanish Monarchy, Genoa, commodity chains*

* El presente artículo se enmarca en el proyecto de investigación HISFIMED [PID2021-124500NA-I00] financiado por el Ministerio español de Ciencia e Innovación.

Abreviaturas utilizadas: Adgg (Archivo Durazzo Giustiniani di Genova), Pal, Rp (Archivo Pallavicini, Ramo Primogenito); Agi (Archivo General de Indias, Sevilla); Ags (Archivo General de Simancas), Ccg (Contadurías Generales), Cjh (Consejo y Junta de Hacienda), Cmc (Contaduría Mayor de Cuentas), Est (Estado), Gal (Varios Galeras); Ahpm (Archivo Histórico de Protocolos de Madrid); Asb (Archivo di Stato di Bologna); Asf (Archivo di Stato di Firenze), Mp (Mediceo del Principato); Asv (Archivo di Stato di Venezia), Sdg (Senato Dispacci, Genova).

«Si fanno scommesse, che per li venti del corrente mese
saranno in porto le galere, le quali si trovano
a Barcellona con tre milioni [di scudi]»

El cónsul de la república de Venecia en Génova,
el 7 de marzo de 1625¹

Introducción

Como consecuencia de las profundas transformaciones tecnológicas, políticas y empresariales que surgieron a finales del siglo XX, la cuestión logística ha adquirido tal peso que, de estar subordinada al sector productivo, se ha convertido en una esfera de gestión en sí misma. En las últimas décadas, la reorganización de la distribución ha contribuido a remodelar las geografías de la economía, las relaciones laborales y la fisionomía de las cadenas de suministro. En el marco de esta “revolución logística”, enviar mercancías en el momento y lugar adecuados se ha convertido en un leitmotiv de la racionalidad empresarial y la capacidad para hacerlo, en un factor diferencial. Impulsada por innovaciones como la del *container*, la estructuración del comercio mundial en torno al concepto del *just-in-time* ha hecho de la sincronización de los flujos de mercancías, capitales o trabajadores, un aspecto central de la economía globalizada².

Existen buenas razones para pensar que, en las muy diversas condiciones de la Europa moderna, la coordinación temporal de la distribución internacional era un aspecto clave de la gestión de los negocios, pero por motivos diferentes. Por entonces, los mercaderes y banqueros debían más bien adaptarse a la naturaleza altamente discontinua de numerosas actividades necesarias para el intercambio. Hasta su progresivo declive a partir del siglo XVII, la feria, o mercado periódico, constituía el principal engranaje de la organización comercial de un cierto nivel³. Este hecho afectaba no solo al comercio, sino también a los mercados de crédito: antes del dominio de Ámsterdam y la

¹ Asv, Sdg, f. 5. «Se hacen apuestas sobre que, para el veinte del mes corriente, estarán en el puerto [de Génova] las galeras, las cuales se encuentran en Barcelona con tres millones [de escudos]». La traducción es nuestra.

² M. Levinson, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, Princeton, 2016, especialmente, pp. 264-278.

³ F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, Armand Colin, Paris, 1979, vol. II, Les jeux de l'échange, pp. 77-93; F. Trivellato, *The Organization of Trade in Europe and Asia, 1400-1800*, in J.H. Bentley, S. Subrahmanyam, M.E. Wiesner-Hanks, *The Cambridge World History*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, vol. VI. The Construction of a Global World, 1400-1800 CE. Part 2, p. 166.

generalización del giro de letras entre ciudades, las ferias de Lyon, Medina del Campo, Piacenza, Fráncfort o Verona marcaban el calendario del crédito internacional sobre una base habitualmente trimestral o cuatrimestral⁴. Otro engranaje fundamental del intercambio, el transporte marítimo en convoyes, implicaba también exigencias temporales. En ciudades como Sevilla, Venecia o Amberes, quien deseaba mandar mercancías a un lugar determinado debía coordinarse y conseguir capital, mercancías o información a tiempo, puesto que la oportunidad de recibir o mandar determinados recursos podría darse de nuevo solo unas semanas o unos meses más tarde.

Las flotas y las ferias no solo marcaban el ritmo periódico de muchos negocios, sino que su actividad era interdependiente. En la Venecia del siglo XV, el Senado ya programaba las idas y venidas de los convoyes de tal manera que dieran lugar a ferias informales. La abundancia de dinero en la ciudad, así como el coste del crédito, variaban en función de este movimiento pendular. Aunque los imprevistos eran frecuentes, el buen gobierno de los tiempos reforzó la reputación de Venecia como mercado mundial⁵. Un siglo más tarde, el istmo de Panamá se convirtió en un *hub* global donde las autoridades hispánicas y los comerciantes se tenían que coordinar para sincronizar la llegada anual de la flota de Tierra Firme procedente de Sevilla con la de los metales preciosos transportados desde Potosí. La interdependencia entre dinero americano y mercancías eurasiáticas daba lugar, durante el tiempo de escala de la flota, a las importantes ferias de Portobelo⁶.

A principios del siglo XVII, la Corona española contrataba servicios financieros, conocidos como asientos de dinero, para disponer de crédito en Europa. El presente artículo explica que, al requerir voluminosas transferencias de metal precioso entre la península ibérica y Génova, su realización supuso también un problema de logística marítima –es decir, de coordinación temporal– que ha pasado en parte desapercibido hasta la fecha. Se ha escrito mucho sobre la dependencia del crédito de la Corona hacia la llegada de plata americana a Sevilla, pero no tanto acerca de la gestión y traslado de esta a Italia, y la relevancia de que llegase allí en un momento determinado u otro. A pesar de que no pocos estudios han subrayado la importancia de la ruta mediter-

⁴ J.L. Gaulin, S. Rau (eds.), *Fairs, Cities and Merchants: Spatiotemporal Analyses (14th-17th century)*, De Gruyter, Berlín-Boston, 2025.

⁵ F.C. Lane, *Fleets and Fairs*, in *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1966, pp. 128-141.

⁶ C. Álvarez Nogal, *Mercados o redes de mercaderes: el funcionamiento de la feria de Portobelo*, in N. Böttcher, B. Hausberger, A. Ibarra (eds.), *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Iberoamericana-Vervuert-El Colegio de México, Madrid-Fráncfort, 2011, pp. 53-86.

ránea de la plata⁷, hay que reconocer que gran parte del peso historiográfico ha recaído sobre la relación entre los tesoros americanos, el comercio sevillano y Madrid⁸. En cambio, la salida de dinero hacia el exterior ha sido sobre todo vista como la inevitable consecuencia de una triple incapacidad del sector productivo, del capitalismo mercantil y de la administración castellana para equilibrar la balanza comercial de España y proveerse de dinero en Europa por sus propios medios⁹. En estas circunstancias, la relación entre la organización de la distribución de plata fuera de la península y el crédito de los banqueros genoveses y de la Monarquía, sin ser desconocida, ha quedado en un segundo plano. Como resultado, y a pesar de las sugerentes observaciones de Braudel sobre las galeras cargadas de plata como «instrumento de dominación innegable», se ha atribuido un papel secundario al control de la logística mediterránea de la plata en las explicaciones más habituales acerca del éxito de las finanzas genovesas¹⁰.

Al analizar las transferencias de plata en el Mediterráneo como segmento de una cadena de suministro más extensa, el presente artículo pretende precisamente explicar cómo las condiciones de acceso a las galeras del rey por parte de los banqueros genoveses contribuyeron a la hegemonía que ejercieron en el sector financiero, ya que les permitió afirmar también su superioridad en la esfera de la distribución. Se argumenta que, al participar el negocio financiero de este sector de la distribución, la coordinación temporal de las transferencias monetarias entre los mundos atlántico y mediterráneo fue de gran relevancia, tanto para los negocios privados de los banqueros del rey como para las finanzas del imperio. Más concretamente, se pone de manifiesto que, mediante el apoyo del gobierno Habsburgo, los financieros genoveses de mayor peso procuraron controlar y minimizar el desfase temporal entre el cobro periódico de plata hispanoamericana en la península ibérica, el movimiento de las galeras utilizadas para su transporte mediterráneo y la extinción de obligaciones de pago antes de las ferias de cambio

⁷ Para un estudio pionero, véase C. Álvarez Nogal, L. Lo Basso, C. Marsilio, *La rete finanziaria della famiglia Spinola: Spagna, Genova e le fiere dei cambi (1610-1656)*, «Quaderni storici», vol. 124, n. 1 (2007), pp. 97-110. Para más referencias bibliográficas, véase la introducción del presente dossier.

⁸ Como señaló Bernal en la introducción del volumen colectivo sobre *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, tres cuestiones dominaron los debates hasta el año 2000: la producción colonial minera en América, la evaluación cuantitativa de las remesas americanas y su impacto sobre las economías española y europeas. Véase A.M. Bernal (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Marcial Pons, Madrid, 2000.

⁹ Véase la obra fundamental de F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*, Crítica, Barcelona, 1990.

¹⁰ F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* cit., vol. III, pp. 137-138.

trimestrales de Piacenza, en el norte de Italia. Una de las finalidades del presente trabajo pasa por lo tanto por aclarar las exigencias temporales de esta vertiente marítima del negocio financiero, es decir, los motivos por los que el control de los tiempos del movimiento de la plata era importante. Una vez aclarado este punto, el principal objetivo es explicar las formas de organización logística mediante las cuales los financieros, la Corona española y los asentistas genoveses de galeras lidiaron con este problema, para así valorar la calidad de los servicios navales obtenidos como uno de los factores que contribuyen a explicar la enorme capacidad de los banqueros de Génova a la hora de proveer de crédito en ciudades europeas a inicios del siglo XVII.

Con estos objetivos, el presente artículo se focaliza en el segmento marítimo que unía la península ibérica con Génova y pone el foco en las transferencias monetarias llevadas a cabo por los asentistas de Provisiones Generales en un periodo de cinco años, concretamente de 1613 a 1617. Este planteamiento requiere dos precisiones preliminares. En primer lugar, que, por las diferentes fuentes manejadas, el metal precioso transferido que se estudiará a continuación era en su casi totalidad plata, bien sea en lingotes, bien sea acuñado en pesos de ocho reales, aunque también podían ser de cuatro o de dos. En segundo lugar, que, en aquellos años, se denominaba asientos de Provisiones Generales a los contratos de mayor importe que la Corona negociaba a finales de año con un puñado de banqueros para así cubrir las principales provisiones del año siguiente. El trabajo se centra por lo tanto en el grupo restringido de financieros que, al ejercer mayor peso en Madrid, definieron en gran parte la temporalidad de las transferencias más voluminosas de plata hacia Génova.

A pesar de las inevitables fricciones causadas, por ejemplo, por la cuestión del marquesado de Finale o la reciente suspensión de pagos de 1607, no hay duda de que, en aquellos años, la relación de simbiosis hispano-genovesa se encontraba en un momento particularmente favorable de su compleja evolución¹¹. No solo los hombres de negocios de Génova habían alcanzado un nivel de dominio inédito en las finanzas del imperio, sino que sus asentistas de galeras seguían proveyendo de servicios logísticos que contribuían al mantenimiento de la “rotta

¹¹ M. Herrero Sánchez, *Introducción*, «Hispania», vol. LXV/1, n. 219 (2005), pp. 9-20, y las diferentes contribuciones reunidas en el dossier dedicado a las relaciones hispano-genovesas. Sobre los fundamentos de dicha simbiosis, véase M. Herrero Sánchez, *Génova y el sistema imperial hispánico*, in A. Álvarez-Ossorio y B.J. García García (eds.), *La Monarquía de las Naciones. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2004, pp. 528-562. Para el periodo 1614-1618, véase Y. Ben Yessef Garfia, *Bautista Serra, un agente genovés en la Corte de Felipe III: Lo particular y lo público en la negociación política*, «Hispania», vol. 73, n. 245, pp. 647-672.

spagnola”, aquella arteria marítima tan relevante para los intereses de la Monarquía en el mar Mediterráneo¹². El periodo de estudio coincide además con la Tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas (1609-1621), pero también con la guerra del Monferrato (1613-1617). Originada a raíz de la invasión del territorio citado por parte del duque de Saboya, llevaría a la monarquía de España a intervenir militarmente al amenazar la *Pax Hispanica*¹³. Además de poner en aprieto sus ejércitos y suponer una crisis política en el gobierno del duque de Lerma, el conflicto situó el norte de Italia y la ruta mediterránea en el centro de las tensiones geopolíticas, lo cual provocó tensiones con la república de Génova y amenazó con crear disrupciones en el establecimiento de la cadena de suministro de plata hacia Génova¹⁴. En una época en la que Manuel Filiberto de Saboya ejerció de Capitán General de la Mar, las galeras de la flota mediterránea constituían el medio por excelencia para proveer de seguridad a los traslados de metal precioso, pero al mismo tiempo la Monarquía Hispánica no dejó de llevar a cabo una activa política naval destinada a combatir los intereses del Imperio Otomano, ya fuese a través de la guerra de corso, de determinadas y ambiciosas expediciones o de simples misiones de defensa territorial. Estas operaciones involucraron las escuadras de España y de Génova, aunque desde Nápoles y Sicilia los sucesivos virreyes lanzaron también numerosas acciones navales cuya organización podía afectar a la disponibilidad de galeras en otros teatros de operaciones. A partir de 1617, la flota mediterránea de Felipe III tuvo también que lidiar con los refuerzos holandeses que la república de Venecia había contratado en estos años previos a la Guerra de los Treinta Años¹⁵.

¹² A. Pacini, ‘Desde Rosas a Gaeta’. *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, FrancoAngeli, Milán, 2013.

¹³ B.J. García García, *La Pax Hispanica. Política exterior del Duque de Lerma*, Leuven University Press, Lovaina, 1996.

¹⁴ A. Bombín Pérez, *La cuestión de Monferrato (1613-1618)*, Colegio Universitario de Alava, Alava, 1975; F.J. Álvarez García, *Guerra en el Parnaso: gestión política y retórica mediática de la crisis de Monferrato (1612-1618)*, Ediciones Doce Calles, Aranjuez, 2021.

¹⁵ M. Lomas Cortés, *Las galeras de España en tiempos de Manuel Filiberto de Saboya: dificultades financieras y proyectos de reforma*, in L. Guía Marín, M.G. Rosaria Mele, G. Tore (eds.), *Identità e frontiere. Política, economia e società nel Mediterraneo (secc. XIV-XVIII)*, FrancoAngeli, Milán, 2015, pp. 147-158; M.A. de Bunes Ibarra, *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo, 1598-1621*, Polifemo, Madrid, 2021; P. Williams, *Past and Present: the Forms and Limits of Spanish Naval Power in the Mediterranean, 1590-1620*, in M. Rizzo, J.J. Ruiz Ibáñez, G. Sabatini (eds.), *Le forze del Principe. Recursos, instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*, Universidad de Murcia, Murcia, 2003, vol. 1, pp. 237-278.

Desde un punto de vista metodológico, se ha seguido para los años escogidos el rastro del dinero combinando fuentes producidas por el gobierno español y sus Consejos y comandantes militares, protocolos notariales y cartas de enviados y cónsules en Génova, además de la correspondencia mercantil de un importante banquero genovés de Madrid. Asentado en la corte, aunque con muchos intereses en Toledo, Giovanni Luca Pallavicini se había entonces convertido en uno de los asentistas del rey gracias a su colaboración con su hermano Giovanni Francesco, residente en Génova, activo en las ferias de Piacenza y destinatario de las cartas que se utilizan a continuación¹⁶.

Mediante el análisis de este material, se llega a dos conclusiones principales: primero, que, bajo la influencia de la banca genovesa, el gobierno español respaldó la exportación regulada de metal precioso en el Mediterráneo con el objetivo de que sus financieros pudieran manejar mejor los tiempos de la circulación monetaria; segundo, que la logística puesta en marcha y las condiciones en las que dichos banqueros accedieron a las galeras de la escuadra de Génova –incorporadas en la flota hispánica, pero administradas por hombres de negocios genoveses– contribuyeron a un amplio dominio y control del segmento mediterráneo de la cadena de suministro de la plata, lo cual fomentó, a pesar de no pocas dificultades, sus actividades de crédito en Europa.

Un reto logístico: las exigencias temporales de las transferencias monetarias

Entender el componente logístico de los asientos de dinero requiere primero aclarar que estos contratos no se pueden reducir a un simple préstamo. Para hacer frente al pago de sus ejércitos, la monarquía compuesta de los Austrias no necesitaba solo crédito, sino convertir ingresos dispersos e inciertos en un flujo continuo de pagos en ciudades del continente –Madrid, Lisboa, Amberes, Milán– aún más distantes¹⁷. Como es notorio, la revuelta de las Provincias Unidas y el curso inglés hicieron muy difícil, a partir del fin de la década de 1560 y salvo alguna excepción, mandar ingentes sumas de metal precioso a través de la ruta marítima, conocida como *the English Road*, que conectaba los puertos

¹⁶ Sobre Pallavicini, véase C. Álvarez Nogal, *Juan Lucas Palavesín*, in *Historia Hispánica (Real Academia de la Historia)*, disponible en <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/34814-juan-lucas-palavesin>

¹⁷ C. Álvarez Nogal, C. Chamley, *Refinancing Short-Term Debt with a Fixed Monthly Interest Rate into Funded Juros under Philip II: An Asiento with the Maluenda Brothers*, «*The Economic History Review*», vol. 71, n. 4 (2018), p. 1103.

españoles con Flandes por el Atlántico¹⁸. A partir de entonces y hasta el tratado de paz hispano-inglés de 1630, que supuso una apertura progresiva del Canal de la Mancha para los intereses hispánicos, la ruta Barcelona-Génova se convirtió en la principal vía de exportación de metal precioso hispanoamericano hacia Europa¹⁹. Cada año, o casi, el rey y sus banqueros organizaban una o varias transferencias en galeras que alcanzaban varios centenares de miles de escudos; en numerosas ocasiones, superaban incluso el millón²⁰.

En el ámbito financiero, las transferencias así realizadas cumplían con funciones interrelacionadas. Evidentemente, servían para pagar en moneda contante los ejércitos y armadas, por ejemplo, en el Mediterráneo. Sin embargo, su función era complementaria al uso de la letra de cambio, el instrumento por excelencia de crédito y de transferencia del Mediterráneo moderno. Los banqueros de Génova se endeudaban a través de la feria de cambio de Piacenza, para así financiar las provisiones que sus socios habían prometido al soberano en Madrid²¹. La posterior recepción de dinero en metálico en Génova servía para compensar estas deudas, pues, aunque Piacenza era un mercado de crédito de enorme magnitud, los prestamos allí contratados suponían un elevado nivel de exposición financiera que los acreedores debían periódicamente rebajar mediante la entrega de metal precioso. Al vender los reales u otras monedas acuñadas en las cecas italianas, se adquirirían escudos de marco, la moneda de la feria, con los que cancelar deudas expresadas en esta moneda²². La exportación de metal precioso podía también buscar el incremento de la masa monetaria en

¹⁸ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, París, 1990, vol. II, pp. 155-163; W.D. Phillips, C. Rahn Phillips, *Spanish Wool and Dutch Rebels: The Middelburg Incident of 1574*, «The American Historical Review», vol. 82, n. 2 (1977), pp. 312-330.

¹⁹ H. Taylor, *Trade, Neutrality, and the "English Road", 1630-1648*, «The Economic History Review», vol. 25, n. 2 (1972), pp. 236-260; J. Alcalá Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639): la última ofensiva europea de los Austrias madrileños*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2001; C. Marsilio, *Nel XVII secolo dei genovesi. La corrispondenza commerciale di Paolo Gerolamo Pallavicini nel triennio 1636-1638*, «Storia economica», vol. 8, n. 1 (2005), pp. 101-119.

²⁰ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen* cit., vol. II, pp. 163-178; J.G. Da Silva, *Banque et crédit en Italie au XVII^e siècle*, Klincksieck, París, 1969, vol. I, p. 171.

²¹ Un buen ejemplo en C. Álvarez Nogal, *La transferencia de dinero a Flandes en el siglo XVII*, in C. Sanz Ayán, B.J. García García (eds.), *Banca, crédito y capital. La monarquía hispánica y los antiguos Países Bajos (1500-1700)*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2006, pp. 205-232.

²² Para un ejemplo: B. Maréchaux, C. Brilli, *The Instruments of Genoese Intermediation in the Global Silver Trade (17th-18th Centuries)*, «The Journal of European Economic History», vol. LV, n. 1 (2026), pp. 161-209 [pp. 171-174].

circulación: la “larghezza”, como decían los contemporáneos, tendía a reducir el coste del crédito. En una época en la que el valor de las monedas dependía aún de su valor intrínseco, estas eran todavía una mercancía, y su comercio, una práctica común. De ahí que se desplazase también el metal hacia donde más valor tuviera, para así obtener a cambio remesas u otros objetos de contraprestación, por un valor superior al que se habría obtenido en la plaza de exportación.

Diferentes testimonios de financieros de inicios del siglo XVII indican que transferir o no dinero en un momento determinado tenía importantes implicaciones. «Una ora de dilación podría causar grandísimos daños»²³, señaló el Factor General del rey Bartolomeo Spinola a un comisario de moneda en 1633, en una frase sin lugar a dudas hiperbólica, pero que tenía el mérito de recoger una preocupación compartida por todos los banqueros del rey. Si el tiempo importaba tanto, era, en primer lugar, por el hecho de que, en caso de no estar canceladas antes de la celebración de la feria, las deudas acumuladas allí se trasladarían a la siguiente por un coste variable, pero que giraba típicamente en torno al 1,25-2 % (por trimestre)²⁴. Salvo acuerdo particular, los acreedores de Génova cancelaban las deudas mediante una remesa realizada una vez recibido el metal precioso, por lo que, al llegar tarde allí el metal, los deudores debían esperar la siguiente feria y pagar intereses a pesar de disponer ya del dinero. Dado que las ferias de Piacenza se reunían cuatro veces al año –por norma, al inicio de febrero, mayo, agosto y noviembre–, perder una buena oportunidad de transferencia podía ser muy perjudicial. En 1616, el banquero Carlo Strata lo explicó de la siguiente manera al Consejo de Hacienda, al solicitar el embarque de 200.000 ducados (de 375 maravedíes)²⁵ en galeras por cuenta de una factoría del marqués Ambrogio Spinola:

Que si no se embarcare en las dichas galeras los dichos 200.000 ducados quedaran yndispuesto y no se podran estinguir los debitos de la dicha faturia por la concurriente cantidad asta que aya otro passaje de galeras no haviendo que esperar de poderlos remitir en letras por ser la suma tan grande²⁶.

²³ C. Álvarez Nogal, *El banquero real. Bartolomé Spínola y Felipe IV*, Turner, Madrid, 2022, p. 200.

²⁴ J.M. González Ferrando, *Negociación de cambios y asientos. Un opúsculo de autor anónimo sobre asientos, cambios y contabilidad por partida doble, de finales del primer tercio del siglo XVII*, Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, Madrid, 1993, pp. 106-109; C. Marsilio, “*Che interesse tiri interesse*”. *Un esempio di “continuazione de’ cambi” sulle fiere genovesi: 1600-1677*, «Balbi Sei. Ricerche Storiche Genovesi», 2004, pp. 173-197.

²⁵ Salvo indicación contraria, los ducados utilizados en el presente artículo hacen referencia a la moneda de cuenta castellana de 375 maravedíes.

²⁶ Ags, Cjh, leg. 542, 17-4-3, 22/02/1616, memorial de Carlo Strata.

La temporalidad de los envíos de dinero tenía además una incidencia sobre el ritmo de los negocios y del volumen de crédito contratado. Para circunscribir su exposición financiera, los acreedores en Génova no estaban dispuestos a conceder créditos de manera indefinida en las ferias, sino que pactaban de antemano un importe máximo o advertían de sus limitaciones cuando consideraban excesivo el alcance del descubierto por cubrir en las ferias²⁷. Como resultado, los envíos de caudales debían mantener un ritmo no del todo desacorde con el crédito requerido en las ferias; de lo contrario, los principales de Génova podían negarse a conceder más préstamos o mandar a sus socios las advertencias oportunas para que frenasen las solicitudes de crédito o acelerasen el envío de dinero en metálico²⁸. De ahí que la regularidad de los envíos de metal precioso fuera una condición para extinguir deudas antes de las ferias y así dar lugar a la negociación de nuevos créditos²⁹. Es también lo que explica que, por ejemplo, en 1606 o 1633, las autoridades aplazaron alguna feria de cambio unos días con el fin de esperar las galeras³⁰. Con todo, y salvo en algún caso excepcional, el encuentro difícilmente se podía posponer por un espacio de tiempo mucho más largo, pues la prioridad era mantener el calendario estipulado, aspecto en el que residía la fuerza de cualquier mercado periódico.

El reto logístico derivado de las exigencias temporales, sin embargo, no se articulaba solo en relación con las ferias de Piacenza. Del mismo modo que estas últimas tenían lugar cada tres meses, la principal fuente exterior de metal precioso en España, la flota americana, tenía una periodicidad anual. Tampoco las consignaciones sobre otros ingresos regios o eclesiásticos –por importes totales muchas veces superiores a las libranzas sobre los tesoros americanos– garantizaban un flujo continuo de ingresos, pues muchos impuestos se cobraban de manera irregular.

Para articular el desajuste temporal y espacial entre, por un lado, los cobros peninsulares y, por otro, los vencimientos crediticios en Italia, los banqueros genoveses hicieron siempre muestra de su preferencia por las galeras. El transporte en este tipo de barcos de guerra reducía los riesgos de navegación y de depredación corsaria, pero a la

²⁷ Véanse por ejemplo Adgg, Pal, Rp, 220, 26/08/1634 y 05/05/1635, Gio. Luca a Paolo Gerolamo Pallavicini; Adgg, Pal, Rp, 221, 10/05/1636, Gio. Luca a Paolo Gerolamo Pallavicini.

²⁸ Asv, Sdg, f. 3, 03/12/1617.

²⁹ J.G. Da Silva, *Banque et crédit en Italie au XVII^e siècle* cit., vol. I, p. 167. Así lo explica el autor: « Les anticipations de fonds [...] dépendaient strictement des arrivages d'or et d'argent sur les galères. Rien n'était possible sans la relance des paiements que seul permettait le numéraire ».

³⁰ Ivi, pp. 167-170.

hora de gobernar los tiempos tenía su contrapartida. La flota hispánica tenía su propia agenda militar (protección de las costas, guerra de corso, expediciones concretas, etc.) y contribuía además al establecimiento de otras cadenas migratorias y de suministro, lo cual obligaba a su movilización durante meses. El programa de expatriación y repatriación de miles de soldados entre España, Nápoles, Génova y el camino español constituye un buen ejemplo de ello, aunque las galeras servían también para la transmisión de información o las travesías de élites imperiales³¹. En este contexto, el control de los tiempos por parte de los banqueros dependía de su capacidad para imponer su agenda sobre la de otros grupos de poder, o por lo menos de hacerla compatible con las operaciones antes citadas. Los arbitrajes de la Corona, en cualquier caso, serían determinantes.

Los asientos de Provisiones Generales y sus cláusulas navales, 1613-1617

Los datos recopilados permiten rastrear y analizar las transferencias vinculadas a las Provisiones Generales que el rey contrató para los años 1613-1617. Como indica la tab. I, Felipe III rubricó en estos cinco años 13 contratos de estas características, aunque los tres o cuatro que se firmaban cada año tenían en realidad las mismas condiciones. La negociación se llevaba de manera conjunta con los diferentes banqueros y solo por motivos legales se fragmentaba el compromiso crediticio en varios contratos. En los cinco años del periodo de estudio todos tuvieron una duración de 12 meses (de enero a diciembre), con la excepción de los de diciembre de 1612, cuyas provisiones se escalonaron a lo largo de 26 (noviembre 1612-diciembre 1614). En este mismo periodo, la Real Hacienda firmó más asientos para completar las provisiones así contratadas.

En trabajos anteriores, historiadores de las finanzas dieron a conocer el control férreo que un restringido grupo de financieros genoveses ejerció sobre el mercado de los asientos de dinero en tiempos de Felipe III (1598-1621)³². En el caso de los asientos de Provisiones

³¹ B. Maréchaux, *Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)*, «Hispania», vol. 80, n. 264 (2020), pp. 47-77.

³² A. Marcos Martín, *España y Flandes (1618-1648): la financiación de la guerra*, in J. Alcalá-Zamora, E. Belenguer (eds.), *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2001, vol. II, pp. 15-39; C.J. De Carlos Morales, *Política y Finanzas*, in J. Martínez Millán, M. Antonietta Visceglia (eds.), *La Monarquía de Felipe III*, Fundación Mapfre, Madrid, 2008, vol. III. La Corte, pp. 749-865.

Tab. I - Asientos de Provisiones Generales, 1612-1617

Fecha	Signatarios de los asientos	Distrib. entre asentistas	Provisiones pen. Ibérica y presídios (ducados de Castilla)	Provisiones Flandes (escudos de 57 placas)	Provisiones Italia (escudos de 120 suecos)	Consignación es previstas (total) (ducados de Castilla)	Consignación es previstas (Casa de la Contratación) (ducados de Castilla)	%	Número de travessas de galeras	Número de galeras por travesía	Escuadra de galeras
21/12/1612	Nicoló Balbi	33,3%	3.781.450	1.520.000	-	5.293.343	2.300.000	43%	2	2-3+3	Escuadra de Génova
	Carlo Strata	33,3%									
	Simbalbo Fieschi	33,3%									
11/12/1614	Nicoló Balbi	33,3%	1.992.100	1.300.000	480.000	3.920.000	1.470.000	37%	-	4-6	Escuadra de Génova
	Carlo Strata	33,3%									
	G.B. y V. Squarciafico	33,3%									
18/02/1616	Carlo Strata	33,3%	1.870.000	1.560.000	300.000	4.040.000	910.000	23%	3	4+2+2	Escuadras de Génova y de España
	Gio. Luca Pallavicini	33,3%									
	Vincenzo Squarciafico	33,3%									
09/02/1617	Carlo Strata	33,3%	1.810.000	1.310.000	550.000	3.967.500	850.000	21%	2	2+2	Escuadra de Génova
	Vinc. Squarciafico	33,3%									
	Gio. Luca Pallavicini Gio. A. y Bartol. Spinola	16,7% 16,7%									
Total			9.453.550	5.690.000	1.330.000	17.220.843	5.530.000	32%			

La fecha indica el día de la firma de los asientos, pero era frecuente que el acuerdo se hubiese alcanzado días o semanas antes y que tuviese, por lo tanto, un valor retrospectivo. La columna "%" indica la proporción de las consignaciones previstas sobre la Casa de la Contratación en relación con las consignaciones totales. Fuentes: Ags, Ccg, leg. 107, asientos de Strata, Balbi y Fieschi del 21/12/1612; ivi, leg. 111, asientos de Strata, Pallavicini y Squarciafico del 18/02/1616; ivi, leg. 112, asientos de Strata, Squarciafico, Pallavicini y de los Spinola del 09/02/1617. Al no haberse localizado los asientos de Provisiones Generales de diciembre de 1614 en la serie Contadurías Generales, se ha utilizado la información proporcionada por el borrador, aprobado por el Consejo de Hacienda, de los mismos. Véase Ags, Cjh, leg. 528, 20, Consulta del Consejo de Hacienda, 11/12/1614; ivi, 20/09/02, propuesta de asiento firmada por Carlo Strata, Nicoló Balbi y Giovanni Battista y Vincenzo Squarciafico, 11/12/1614. Sobre estos asientos y su contexto, véase C.J. De Carlos Morales, *Política y Finanzas* cit., pp. 815-849.

Generales del periodo examinado, los ocho banqueros que concentraron las provisiones fueron nobles genoveses. En Madrid, actuaban junto con sus compañías mercantiles (o *compagnie*), las cuales solían estar compuestas por dos o tres miembros y se dedicaban a operar entre Génova, Madrid, Flandes y las ferias de cambio de Piacenza, donde financiaban sus operaciones³³. Tal y como indica la tabla I, que compila el conjunto de dichos asientos de Provisiones Generales, los interesados acumularon en cinco años compromisos financieros por un importe de 9.453.550 ducados de Castilla (por entregar allí, en Portugal y en los presidios norteafricanos), 5.690.000 escudos de 57 placas (destinados a Flandes) y 1.330.000 escudos de 120 sueldos (por proveer en Milán y norte de Italia).

A cambio, las consignaciones previstas por la Corona en los contratos alcanzaron un total de 17.220.843 ducados de Castilla. De este total, casi el tercio (un 32 %) se tuvo que pagar sobre el tesoro americano a través de la Casa de la Contratación de Sevilla, al estar el resto dividido entre una variedad de ingresos regios y eclesiásticos (Millones, Servicios ordinarios y extraordinarios, Cruzada, etc.). Esta cifra indica que la proporción de metal exportado hacia Italia que acababa de llegar de América era relevante, pero posiblemente minoritaria. El dinero recaudado en la península ibérica, y que había circulado allí, no dejaba de ser más mucho más cuantioso. Con todo, es preciso hacer dos advertencias. La primera es de tipo cualitativo: la entrega de liquidez americana se hizo siempre al inicio de la realización del contrato, al estar las libranzas situadas sobre la flota americana, apenas arribada a Sanlúcar de Barrameda, Cádiz o Lisboa. En los cinco años de estudio, esta llegó siempre en octubre o noviembre (del año anterior a la realización del asiento)³⁴. Como se ha señalado para el reinado de Felipe IV, era una manera para la Corona de obtener la confianza de los banqueros que podrían negociar crédito en Europa con dinero metálico en mano³⁵. Como se verá a continuación, los banqueros solicitaron siempre galeras para trasladar rápidamente el dinero así cobrado, lo que lleva a la segunda advertencia, de tipo cuantitativo: del

³³ C. Álvarez Nogal, *Las compañías bancarias genovesas en Madrid a comienzos del siglo XVII*, «Hispania», vol. 65, n. 219 (2005), pp. 67-90.

³⁴ Las flotas llegaron a Cádiz o Sanlúcar de Barrameda en noviembre de 1612 y en octubre de 1613, 1614 y 1615; a Lisboa, en noviembre de 1616. H. Chaunu, P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, S.E.V.P.E.N., París, 1960, vol. IV, pp. 376-499. Para el asiento de diciembre de 1612, 1.300.000 ducados se debían pagar sobre la flota de aquel año, y 1.000.000 sobre la del año siguiente.

³⁵ C. Álvarez Nogal, *El crédito de la monarquía hispánica en el reinado de Felipe IV*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1997.

dinero que se exportó a Italia, la proporción de metal americano fue seguramente mayor a la ratio de libranzas sobre la Casa de la Contratación.

Para exportar el metal precioso, los asentistas de Provisiones Generales se beneficiaron en sus contratos de los habituales permisos de exportación de moneda para Italia. Como era costumbre, el valor de estas licencias de saca se calculó sobre la base de las provisiones por realizar fuera de Castilla. En estos mismos asientos, sin embargo, también negociaron algo menos conocido, pero de fundamental importancia para la planificación temporal de las expediciones de dinero: la inserción de cláusulas navales que les otorgaban el privilegio de poder solicitar galeras de la flota hispánica en el Mediterráneo para mandar metal precioso a Génova. Gracias a estas cláusulas, que se concedían desde hacía varias décadas en asientos de muy elevada cuantía, los banqueros genoveses accedían con fines financieros a un barco de guerra del que solo las flotas regulares disponían. No hace falta aquí insistir sobre el hecho de que, gracias a su velocidad y capacidad de maniobra, infantería embarcada y artillería, las galeras dotaban a las transferencias de metal precioso –una mercancía particularmente codiciada por su alto valor por unidad de volumen– de un grado de seguridad muy superior al proporcionado por los barcos comerciales. Disuadir y evitar capturas por parte de los corsarios berberiscos o de fuerzas francesas o saboyanas era clave para evitar las pérdidas del cargamento, pero también para infundir confianza a las compañías italianas que prestaban dinero a través de las ferias de Piacenza y contaban con las llegadas de metal blanco para recuperar parte del capital invertido.

El valor distintivo de estas cláusulas, sin embargo, radicó no tanto en el hecho de poder cargar dinero en las galeras del rey –los asentistas con provisiones por realizar en el exterior gozaban normalmente de esta prerrogativa mediante los permisos de embarcación otorgados por la Corona–, como en el privilegio de poder solicitar la organización de una expedición de galeras de España a Génova una, dos o tres veces, para unas fechas concretas definidas con antelación por los asentistas de Provisiones Generales. O, como se indicó en el asiento de diciembre de 1616 con Carlo Strata, Vincenzo Squarciafico y Giovanni Luca Pallavicini, «a los tiempos que señalarén»³⁶. Fue gracias a estas cláusulas que los asentistas de Provisiones Generales dictaron en gran medida la temporalidad de las transferencias de metal precioso a Italia en el periodo de estudio, pues se trataba de un privilegio exclusivo. El resto de los asentistas no tenía en principio derecho a solicitar galeras al gobierno Habsburgo e

³⁶ Ags, Ccg, leg. 111, Asientos de Strata, Pallavicini y Squarciafico, 18/02/1616.

incluso dependía del permiso de los de Provisiones Generales para embarcar dinero en los barcos solicitados. Sí podrían, como de hecho lo harían también los primeros, utilizar cualquier galera de paso por las costas mediterráneas de España o solicitar las de otro estado, en particular las de la república de Génova³⁷.

Mediante acuerdos contractuales, los banqueros genoveses de mayor peso procuraron así resolver uno de los dilemas logísticos del negocio financiero: transferir metal precioso en barcos de guerra de una flota regular, sin depender de la agenda militar o logística del gobierno que las financiaba. A lo largo de las páginas siguientes, se analizará cómo reservar con meses de antelación una expedición de galeras daba la oportunidad de organizar transferencias en los momentos considerados más oportunos, algo relevante para coordinar las transferencias mediterráneas con la llegada del tesoro americano, el cobro de consignaciones en la península ibérica y el calendario de las ferias de cambio de Piacenza. Que el gobierno Habsburgo concediese este tipo de cláusulas era también indicativo de la relevancia que otorgó a la exportación de metal precioso y a sus implicaciones sobre el crédito de la Real Hacienda. Así mismo, es evidente que dichas cláusulas introdujeron elevadas barreras de entrada en el seno de la comunidad financiera y generaron oportunidades particulares a favor de quienes podrían enviar metal precioso a Italia, cuando otros no tendrían esta posibilidad.

El contenido exacto de las cláusulas navales no varió mucho de un contrato a otro, aunque los agentes financieros no dudaron en adaptar el pliego de condiciones según las circunstancias. En dos de los cuatro paquetes de asientos analizados el gobierno concedió dos travesías en el tiempo de ejecución del contrato, mientras que en 1616 fueron tres; en los asientos de 1614 no se especificó. Según el deseo que los banqueros comunicarían llegado el momento, las galeras deberían acudir a Barcelona, Vinarós, Cartagena «o donde señalaren», rumbo a Génova. Como se aprecia también en la tab. I, la cantidad de galeras previstas alcanzó un número variable de entre dos y seis galeras por expedición, una cifra ciertamente limitada pero que, debido al alto valor por unidad de volumen de la plata, permitía transferir dinero por valores muy elevados.

Con una excepción, los hombres de negocios genoveses solicitaron siempre los barcos de guerra que sus conciudadanos –los

³⁷ Por su planteamiento y metodología, el presente artículo no enfatiza tanto esta doble alternativa. Aunque no tuvieron tanto protagonismo como las de los asentistas al servicio del rey, las galeras de la república –y algunas otras– desempeñaron una actividad relevante que merecería ser objeto de un estudio en profundidad.

asentistas de galeras– gestionaban de manera privada por cuenta de la Monarquía Hispánica. Aunque ya había pasado la época de las grandes batallas hispano-otomanas, Ambrogio Spinola y sus herederos, Carlo Doria, Giacomo de Marini, Federico Spinola y sus herederos, Marco Centurione y Adamo Centurione administraban entonces una escuadra de Génova que contaba con entre 16 y 18 galeras, con un total de 3.500 a 4.000 oficiales, marineros y remeros bajo su mando³⁸. Si bien la puesta en marcha de expediciones navales era prerrogativa del gobierno español, contar con los servicios prestados por armadores de la misma comunidad mercantil y del mismo estatus social –la nobleza vieja genovesa– fue un elemento clave de la respuesta de esta comunidad a los desafíos logísticos planteados.

La mecánica operativa: las transferencias vinculadas a los asientos de Provisiones Generales de 1616

Año tras año, los envíos de metal precioso seguían una mecánica muy similar. Antes de entrar en la parte más analítica del trabajo, se ilustra esta operativa mediante la reconstrucción de las transferencias realizadas a raíz de los asientos de Provisiones Generales firmados el 18 de febrero de 1616. Mediante sus tres contratos, Carlo Strata, Giovanni Luca Pallavicini y Vincenzo Squarciafico se comprometieron a suministrar 3.730.000 ducados y escudos, tanto en la corte de Madrid, como en Sevilla, Lisboa, Milán y, obviamente, en Flandes, entre enero y diciembre de aquel año (tabla I). Una parte estuvo también destinada a las plazas recientemente conquistadas de La Mamora y Larache³⁹. Los asentistas debían cobrar de manera casi inmediata 910.000 ducados sobre la flota americana llegada a Sanlúcar de Barrameda en octubre de 1615.

Al negociar su contrato, habían estado atentos al movimiento de las galeras en el Mediterráneo, con el objetivo de exportar cuanto antes el dinero de dicha flota. Acordados semanas antes, sus asientos de febrero de 1616 estipularon que las cuatro galeras que debían traer al marqués de la Hinojosa a Cartagena –de vuelta de Milán, donde se le acababa de destituir por su gestión en la guerra del Monferrato– esperasen en el puerto hasta la llegada de la flota de Indias y «embarcassen el dinero que [los asentistas] quisiesen y con él se volviessen luego a

³⁸ B. Maréchaux, *Composición y evolución de las escuadras genovesas de galeras al servicio de la Monarquía Hispánica (1528-1650)*, «*Studia historica, Historia moderna*», vol. 46, n. 2 (2024), pp. 303-306.

³⁹ Ags, Ccg, leg. 111, asientos de los interesados del 18/02/1616.

Génova sin esperar otra cosa»⁴⁰. Si bien los banqueros procuraban, mediante las cláusulas navales, imponer su agenda sobre otras funciones de las galeras, también buscaban compatibilidades e interconexiones entre ellas. Fue precisamente esta oportunidad la que, de manera poco ordinaria, los llevó a negociar, además de las dos galeras de la escuadra de Génova, dos de la de España que debían participar en la travesía del marqués⁴¹. Eso no les impidió exigir, siempre en sus contratos, que cuando lo considerasen oportuno se organizaran otras dos expediciones de dos galeras reforzadas de la escuadra de los asentistas genoveses.

Todo ello había sido en realidad negociado y anticipado mucho tiempo atrás. Ya en diciembre de 1615, el presidente del Consejo de Hacienda había solicitado al duque de Lerma, el valido de Felipe III, que las galeras que traían al marqués de la Hinojosa esperasen el dinero de los tres futuros asentistas. «Por que quanto mas presto se embiaren los dichos 1.100.000 ducados sera de mas beneficio» explicó en su billete⁴². Según sus estimaciones, los tres asentistas deberían enviar 900.000 ducados de la flota americana, y Carlo Strata, otros 200.000 para una factoría. Siguiendo el procedimiento en vigor en aquellos años, el valido lo aprobó y transmitió la orden al secretario del Consejo de Estado Antonio de Aróstegui para que este, a su vez, la comunicase a los comandantes de las escuadras de galeras⁴³. Quedaban varios meses antes de la travesía, pero era necesario planificar las operaciones y dar garantías a los asentistas con los cuales se estaba negociando.

Los siguientes movimientos se dieron después de que, el 9 de enero de 1616, el Consejo de Hacienda mandase una orden de pago de 900.000 ducados al tesorero de la Casa de la Contratación, para que cumpliera con las libranzas del asiento. Los tres contratistas empezaron entonces sus gestiones en Sevilla: al día siguiente, registraron ante notario una procura a favor de su agente allí, Juan Bautista Ponzón, para que recaudase el dinero; entre dos y tres días más tarde, entregaron al gobierno la letra en la que se comprometían a pagar cada uno 520.000 escudos de 57 placas en Flandes⁴⁴. De manera complementaria al asiento, que se firmaría un mes más tarde, este documento constituía la obligación de pago ante la Corona. Al buscar

⁴⁰ Ivi.

⁴¹ Ags, Cjh, leg. 542, 17-3-4, 10/01/1616, Consulta del Consejo de Hacienda.

⁴² Ags, Cjh, leg. 536, 1-11, 12/12/1615, billete del presidente del Consejo de Hacienda.

⁴³ Ags, Est, leg. 1933, doc. 306, 23/12/1615, el duque de Lerma a Antonio de Aróstegui.

⁴⁴ Ags, Ccg, leg. 111, letras de Carlo Strata (12/01/1616), Giovanni Luca Pallavicini (13/01/1616) y Vincenzo Squarciafico (13/01/1616); Agi, Contaduría, leg. 354A, data de lo pagado por el tesorero de la Casa de la Contratación al tesorero general del rey y hombres de negocios, 1613-1616, fol. 258-261.

seguridad, los hombres de negocios la habían firmado solo después de la orden de pago a la Casa de la Contratación.

En aquellos días de mucha premura, los banqueros empezaron a cobrar de la Casa de la Contratación apenas 72 horas después de haberse obligado en Madrid: según las cuentas de su tesorero Melchior Maldonado, el organismo sevillano abonó a los tres banqueros 764.207 ducados entre el 16 de enero y el 8 de febrero. La totalidad lo fue en plata, primero y en su gran mayoría, en lingotes, aunque las últimas entregas realizadas entre el 4 y el 8 de febrero se hicieron en reales⁴⁵.

A continuación, los correspondientes de Sevilla enviaron por vía de tierra el dinero hasta Cartagena, donde debía desembarcar el marqués de la Hinojosa. Como las dos galeras de la escuadra de España resultaron no estar disponibles, la travesía se realizó a bordo de las dos de los asentistas genoveses. A mediados de marzo, Strata, Pallavicini y Squarciafico ordenaron a su capitán, Cesare Tramallo, que cargase 1.340.000 ducados en las *Capitanas* de Carlo Doria y de Marco Centurione⁴⁶. Según lo registrado ante notario, los tres genoveses debían embarcar 340.000 ducados cada uno, Carlo Strata otros 200.000 (por cuenta de la factoría del marqués Ambrogio Spinola), y Carlo Doria y Nicolò Balbi, respectivamente 50.000 y 70.000⁴⁷.

En la cadena de suministro de la plata, como en otros circuitos comerciales, el embarque o desembarque de la mercancía en los espacios portuarios constituía un momento crítico. El trasvase de metal precioso desde la tierra hacia las galeras podía ser objeto de tensiones entre banqueros, pero también con los capitanes, quienes no dudaban en sacar provecho de la premura de los agentes financieros y de su dependencia hacia ellos. En este caso concreto, los tres banqueros advirtieron el 18 de marzo al dicho capitán que no tolerarían que se llevase flete sobre las casi cien cajas de Ottavio Centurione y de Nicolò Balbi, al considerar que ambos eran copartícipes del asiento y, como tales, exentos de flete. En una carta registrada ante notario, le ordenaron que renunciase a su pretensión y que devolviese el dinero en el caso de haberlo ya obtenido, visto que de ninguna manera era conveniente paralizar el embarque y la expedición para negociar dichos costes⁴⁸.

No se sabe si la carta llegó a tiempo, pues según lo que registró un escribano de Cartagena, 261.776 ducados de Pallavicini ya se

⁴⁵ Ivi.

⁴⁶ Este importe equivalía a 14.740.000 reales, o lo que era lo mismo, a 1.842.500 pesos de ocho.

⁴⁷ Ahpm, prot. 1381, 22/03/1616, indemnidad otorgada por Ottavio Centurione y Nicolò Balbi.

⁴⁸ Ahpm, prot. 1381, 18/03/1616, copia de carta de Giovanni Luca Pallavicini, Carlo Strata y Vincenzo Squarciafico a Cesare Tramallo.

habían embarcado en las galeras genovesas el 11 de marzo⁴⁹. Las galeras realizaron una travesía rápida, ya que llegaron a Génova entre el 18 y el 22, con un cargamento estimado en unos 1.600.000 escudos⁵⁰.

Mientras una transferencia se estaba cerrando, se estaba ya preparando la siguiente. En virtud de su contrato, a principios de abril los tres asentistas solicitaron otras galeras, y el 11 se ordenó al Capitán General de las galeras genovesas, Carlo Doria, que enviase dos «quando ellos [los asentistas de dinero] lo avisaren»⁵¹. Aunque no había aún fecha, era necesario informar a los comandantes y así asegurar la disponibilidad de las galeras más adelante. Strata, Pallavicini y Squarciafico esperaron hasta el verano para ejecutar su cláusula, probablemente después de haber cobrado varias consignaciones en la península. En julio, tanto ellos como algunos de sus homólogos multiplicaron los envíos de dinero de Madrid hacia Cartagena⁵². Allí, seis galeras de la escuadra de los asentistas los esperaban. El dinero se embarcó a principios de agosto y llegó a mediados del mismo mes con más de un millón de ducados⁵³.

A finales del año 1616, se despacharon 5 galeras de la república de Génova, pues a pesar del papel mayor desempeñado por las de los asentistas genoveses al servicio del rey, los banqueros recurrían también a las de su propio estado. Según las circunstancias, podían fletarlas o aprovechar su desplazamiento a las costas españolas por algún otro motivo (por ejemplo, el viaje de algún embajador). En este caso concreto, volvieron a Génova con aproximadamente 500.000 escudos⁵⁴.

El papel del gobierno español y su coordinación con los banqueros y empresarios militares

Analizadas en el conjunto del período, las transferencias llevadas a cabo por los asentistas de Provisiones Generales son reveladoras del elevado interés que el gobierno Habsburgo mostró en que sus agentes financieros dispusiesen de su flota para exportar plata cuando más lo necesitaban. A pesar de un contexto militar convulso que, en particular por la guerra del Monferrato (1613-1617), ejerció

⁴⁹ Ags, Ccg, leg. 111, licencia de saca de Giovanni Luca Pallavicini.

⁵⁰ Ags, Gal, leg. 33, fol. 391-399, s.f., relación; Asf, Mp, 2861, 18/03/1616 y 25/03/1616.

⁵¹ Ags, Est, leg. 1933, doc. 222, 11/04/1616, minuta de despacho a Carlo Doria; Ags, Ccg, leg. 111, anotación en el asiento de Carlo Strata, 18/02/1616.

⁵² Ahpm, prot. 1381, 16/07/1616, obligaciones de Ottavio Centurione, Giacomo de Franchi y Nicolò Balbi, para enviar respectivamente 620.000, 380.000 y 960.000 reales a Cartagena; Ags, Ccg, leg. 111, licencia de saca de Gio. Luca Pallavicini.

⁵³ Ivi; Asv, Sdg, f. 3, doc. 71-72, 13/08/1616 y 20/08/1616.

⁵⁴ Asf, Mp, 2861, 23/09/1616 y 20/01/1617; Adgg, Pal, Rp, 214, 17/12/1616 y 30/12/1616, Giovanni Luca a Giovanni Francesco Pallavicini.

una presión elevada sobre los recursos navales y generó conflictos de interés de los cuales los banqueros no salieron siempre ganadores, el grado de cumplimiento de los contratos fue elevado.

La tab. II recoge las expediciones de galeras a Génova que, como mínimo, se llevaron a cabo por solicitud de los banqueros al gobierno Habsburgo. Para compensar la falta de registros oficiales de exportación, se ha realizado un examen cruzado de la correspondencia de los enviados florentinos y venecianos en Génova con la de tipo mercantil de Giovanni Luca Pallavicini. Aunque imperfecta, la información así compilada permite llegar a una estimación significativa de las transferencias de metal precioso. En su conjunto, los datos evidencian que la Corona accedió de manera muy ordinaria a las peticiones de sus banqueros. Entre 1613 y mayo de 1618 el gobierno apoyó la exportación de un total aproximado de 13.900.000 escudos y 11 expediciones, con una media anual equivalente a 2.565.000 escudos. Las cifras, es importante insistir en ello, debieron en cualquier caso ser superiores, y es posible que alguna travesía no haya sido rastreada en la documentación consultada.

Debido a la influencia de los banqueros, el gobierno del duque de Lerma reconocía el interés que la comunidad genovesa tenía en exportar dinero con celeridad y de manera sostenida; también era muy consciente de las implicaciones que eso tenía para la financiación de los ejércitos. No se trataba, en realidad, de una novedad. En 1581, Felipe II ya ordenaba a Giovanni Andrea Doria que no detuviese galeras con caudales «sino fuesse por alguna urgente, y forçosa causa por el grande inconveniente que es diferir lo del dinero y las consecuencias que trae consigo, y así antes las apresurad»⁵⁵. Las órdenes de este tipo eran frecuentes⁵⁶. En tiempos de Felipe III, había también preocupación por apoyar esta carrera contrarreloj que suponía la exportación de dinero. Cuando en 1616, se negoció por ejemplo añadir una tercera galera a las dos previstas, el Consejo de Hacienda pidió que el duque de Lerma y Aróstegui firmasen los billetes necesarios «con toda brevedad porque conviene que en esto la aya muy grande, respeto de que según se ha entendido tienen ya en el puerto casi todo el dicho dinero»⁵⁷.

⁵⁵ R. Vargas Hidalgo, *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Polifemo, Madrid, 2002, p. 1078.

⁵⁶ Por ejemplo, Ags, Est, leg. 454, 02/01/1586, Felipe II a Gian Andrea Doria. El año siguiente, el mismo soberano apuntó de su propio puño y letra su temor a que la tardanza de las galeras tuviese consecuencia sobre las provisiones de Flandes (Ivi, 04/03/1587, Felipe II a Gian Andrea Doria).

⁵⁷ Ags, Cjh, leg. 542, 17-3, 07/02/1616, Consulta del Consejo de Hacienda.

Tab. II - Las transferencias realizadas a bordo de las galeras solicitadas por los asentistas de Provisiones Generales a la Monarquía Hispánica (1613-1618)⁵⁸

Fecha de llegada a Génova	Puerto de salida	Escuadra de galeras	Núm. Galeras	Cuantía (escudos)
Octubre 1613	Barcelona	Asentistas genoveses	3	600.000
Febrero 1614	Barcelona	Asentistas genoveses	4	1.500.000
Enero o febrero 1615	Vinaròs	Asentistas genoveses	5	2.000.000
Abril 1615	s.i.	Asentistas genoveses	1	500.000
Mayo o junio 1615	Cartagena	Asentistas genoveses	4	1.600.000
Marzo 1616	Cartagena	Asentistas genoveses	2	1.600.000
Agosto 1616	Cartagena	Asentistas genoveses	6	1.000.000
Abril o mayo 1617	Barcelona	Asentistas genoveses	2-10	1.600.000
Julio 1617	Cartagena	Asentistas genoveses	1	500.000
Febrero 1618	s.i.	Asentistas genoveses	4	1.000.000
Mayo 1618	Barcelona	Asentistas genoveses	4	2.000.000

En otra ocasión, su presidente mostraba su profundo malestar por el retraso de consignaciones sobre la Cruzada americana que, esta vez, habría llevado a detener el pasaje de las galeras⁵⁹. Al fin y al cabo, desde los despachos de gobierno se procuraba sincronizar metal precioso y medios de transporte, es decir, evitar tanto que la plata

⁵⁸ Asf, Mp, 2851 y 2861, *avvisi* y correspondencia del enviado de Florencia en Génova Giulio Cesare Alberighi (1611-1622); Asv, Sdg, f. 3, correspondencia del cónsul de la república de Venecia en Génova (1614-1618); Adgg, Pal, Rp, 211-217, correspondencia de Gio. Luca Pallavicini (Madrid) con Giovanni Francesco Pallavicini (1612-1617). Las cuantías del dinero llegado a Génova han sido recopiladas a partir de la documentación florentina y completadas, cuando ha sido necesario, con las otras dos fuentes de información. Como se señala en el texto, los importes indicados por la documentación eran aproximados, aunque el examen cruzado de las diferentes tipologías documentales atestigua la calidad de la información que se mandó en su momento a la administración florentina. Para octubre de 1613, la estimación se realiza en ducados y no en escudos. En la travesía de la primavera de 1617, no se ha podido establecer si, además de las galeras genovesas, otras participaron en el traslado de los caudales.

⁵⁹ Ags, Cjh, leg. 536, 1-9, 07/03/1615, billete del presidente del Consejo de Hacienda. «Me aflijen [los hombres de negocios] por su dinero a todas oras y tienen detenido el pasaje de las galeras», argumentó, al ser solicitado para disponer de dinero destinado a las dobles bodas de 1615.

estuviese inmovilizada en los puertos como que los barcos de guerra esperasen a los caudales.

Este hecho se reflejaba en la planificación y organización de las transferencias. Ya se ha señalado para el asiento de 1616 cómo el gobierno daba ciertas garantías con meses de antelación; el año anterior ya tramitó las órdenes correspondientes apenas se activaron las cláusulas navales. Por el contrato de diciembre de 1614, Strata, Balbi y Squarciafico tenían acordado «que se nos hayan de dar quattro o seys galeras reforzadas de la escuadra de Genova, para que vengan a Barcelona, Binaroz y Cartajena o donde le señalaremos para mediado o fin de marzo [de 1615] o quando pidieremos»⁶⁰. Apenas iniciado el contrato, activaron la cláusula y afirmaron necesitar cinco galeras para llevar el dinero consignado sobre la flota americana; enseguida, las autoridades competentes tramitaron las ordenes correspondientes al Capitán General de la escuadra de Génova⁶¹.

El Consejo de Hacienda o su presidente mediaron también en varias ocasiones a favor de los banqueros. Ocurrió, por ejemplo, en octubre de 1614, cuando los tres asentistas de Provisiones Generales expresaron su necesidad de mandar dinero a Italia para hacer frente a la contracción del crédito y de la actividad económica que la guerra del Monferrato estaba causando en las ferias de Piacenza, y al consecuente incremento del coste de las deudas contratadas. Conocedores de que la escuadra de los asentistas genoveses estaba de camino hacia Barcelona, los financieros pidieron que entre cuatro y seis galeras se desplazasen hasta Vinaròs para embarcar allí la plata y llevarla a Génova. Si esgrimieron argumentos financieros, más que legales, era porque ya habían recurrido, a lo largo de los meses anteriores, a las dos expediciones a las que tenían derecho por contrato. Sin remitirse al contrato, el Consejo de Hacienda les apoyó en su propuesta al considerar lo relevante de las provisiones que dichos asentistas debían proveer en Flandes y al haber comprobado que había “estrechez”, es decir, escasez de dinero, en las ferias de Italia⁶². Con la condición de que los asentistas asumiesen los costes y riesgos de las galeras de Barcelona a Vinaròs, el gobierno secundó la solicitud, una propuesta que terminó siendo validada por el duque de Lerma y llevaría al envío de caudales estimados en 2.000.000 escudos al inicio de 1615⁶³.

⁶⁰ Ags, Cjh, leg. 528, 20-9-2, 11/12/1614, borrador de asiento.

⁶¹ Ags, Cjh, leg. 528, 20-9-3, 31/12/1614, billete del presidente del Consejo de Hacienda; Ags, Est, leg. 1933, doc. 298, 31/12/1614, el duque de Lerma a Antonio de Aróstegui.

⁶² Ags, Cjh, leg. 528, 20-9-1, 25/10/1614, Consulta del Consejo de Hacienda.

⁶³ Ags, Est, leg. 1933, doc. 297, 22/11/1614, el duque de Lerma a Antonio de Aróstegui; Asf, Mp, 2861, 06/02/1615.

En cambio, una de las pocas faltas de compromiso por parte del gobierno de Madrid surgió después de que se contara con dos galeras de la escuadra de España en 1616. A pesar de la necesidad de mandar 1.700.000 ducados, la petición de una tercera galera de la misma escuadra se saldó con una negativa; más adelante, las dos unidades inicialmente previstas faltarían además a su compromiso⁶⁴. En el seno del gobierno, se asumía plenamente que una de las tareas esenciales de la escuadra de Génova era el transporte de metal precioso y la articulación territorial, mientras que se atribuía posiblemente una responsabilidad militar mayor a las escuadras de España, Sicilia y Nápoles.

Así mismo, el apoyo del gobierno se manifestó al extender la mano en cuanto a la disposición de recursos navales. Pocos días después de que llegase la flota americana en octubre de 1613, los firmantes del asiento de Provisiones Generales del año anterior reclamaron por ejemplo las galeras, pues debían cobrar un poco más de un millón de ducados en Sevilla⁶⁵. Se pensó inicialmente mandar las tres galeras estipuladas en el contrato, pero ante su insuficiencia los asentistas solicitaron una cuarta. «Un miglione e mezo che doverano caricare pare tropa summa per tre galere», corroboró Pallavicini, que estaba también interesado en la operación⁶⁶. El Consejo de Hacienda se mostró del mismo parecer, después de que se otorgara la galera adicional⁶⁷. Este tipo de concesiones no era inusual. Aunque especificar un número de galeras en el contrato daba garantías tanto a los asentistas como a la Corona, en la práctica la cuantía de barcos enviados dependía más bien de las necesidades y posibilidades del momento. Unos días más tarde, se ordenó al Capitán General Carlo Doria que mandase cuatro galeras a Barcelona⁶⁸.

Aunque el gobierno hizo gala de su interés en hacer efectiva la exportación regulada de plata fuera de la península, los dispersos frentes militares de la Monarquía y las múltiples tareas logísticas de sus escuadras de galeras ejercieron una fuerte presión sobre estas, lo cual se resintió sobre la distribución de la plata. Lejos de ahondar en la idea de su decadencia, después de las grandes batallas hispano-otomanas del siglo XVI, la correspondencia de algunos de sus comandantes y agentes residentes en Génova en la década

⁶⁴ Ags, Cjh, leg. 542, 17-3, 10/01/1616 y 07/02/1616, Consultas del Consejo de Hacienda.

⁶⁵ C.J. De Carlos Morales, *Política y Finanzas* cit., p. 822; H. Chaunu, P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique* cit., vol. IV, pp. 406-407.

⁶⁶ Adgg, Pal, Rp, 212-213, 20/10/1613 y 14/11/1613, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

⁶⁷ Ags, Cjh, leg. 520, 17-8, 14/11/1613, Consulta del Consejo de Hacienda.

⁶⁸ Asf, Mp, 2851, 13/12/1613.

de 1610 atesta un grado muy elevado de movilización de unas galeras que encadenaban las misiones de tipo militar y logístico en los puertos del Mediterráneo occidental. Ciertamente, su abastecimiento, la espera en los puertos ante las adversidades meteorológicas, así como su coordinación con los soldados, las cartas o las élites por embarcar, imponían largos tiempos de inmovilización. Pese a ello, las galeras genovesas de principios del XVII no dejaban de ser solicitadas para ir en corso o emprender alguna expedición en el norte de África, transportar infantería, caudales y cartas de negociantes y gobernantes, comprar pertrechos, esclavos y armas, expulsar moriscos de la península ibérica o embarcar élites imperiales en tránsito⁶⁹.

Al suponer una mayor movilización de contingentes y recursos militares, las hostilidades que surgieron en el norte de Italia a partir de 1613 incrementaron la presión sobre los recursos navales de la Monarquía, a la vez que la rivalidad entre las élites y los centros de poder del conglomerado imperial para acceder a ellos. A lo largo de los meses que siguieron a la invasión del Monferrato por parte del duque de Saboya, en abril de 1613, la Monarquía coordinó importantes movimientos de tropas hacia el estado de Milán con el principal objetivo de disuadir al invasor y así salvaguardar la *Pax Hispanica*⁷⁰. Con todo, fue con el ataque de las tropas hispánicas al enemigo saboyano, a partir del otoño de 1614, cuando las operaciones tuvieron mayor incidencia sobre los flujos de plata que, en su tránsito hacia Génova, debían necesariamente pasar a lo largo de las costas saboyanas. En noviembre, las galeras al mando del marqués de Santa Cruz tomaron el puerto saboyano de Oneglia⁷¹. Lejos de suponer el control de la costa, este episodio fue seguido por varias iniciativas, por parte de la modesta flota saboyana, de capturar los barcos que llevaban los correos españoles. También se sospechó, en diciembre de 1614, de algún intento suyo de capturar una galera francesa de camino hacia Génova⁷². Como resultado de ello, el Capitán General de la escuadra de Génova Carlo Doria mandó cinco galeras reforzadas en Mónaco «para assicurarsi non solo la

⁶⁹ Las cartas del cónsul veneciano y del enviado florentino en Génova analizadas en este artículo son elocuentes al respecto. Una primera aproximación a este movimiento en B. Maréchaux, *Los asentistas de galeras genoveses* cit.

⁷⁰ F.J. Álvarez García, *Guerra en el Parnaso* cit., pp. 58-59.

⁷¹ Ivi, p. 319; E. De Mesa Gallego, *El ejército de la Monarquía Hispánica y la guerra de Monferrato (1614-1617)*, in B.J. García García, Davide Maffi (eds.), *El Piemonte en guerra (1613-1659). La frontera olvidada*, Doce Calles-Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2020, p. 130.

⁷² Asf, Mp, 2861, 12/12/1614.

navigatione, ma anche con ordine uscendo quelle di Savoia di prenderli»⁷³. A lo largo de los tres años siguientes, entre tres y cinco galeras operaron entre Mónaco y Génova para escoltar a los correos que «yvan y venían de España»⁷⁴. Las dos galeras saboyanas constituían una fuerza menor, pero la amenaza de que interrumpieran la “rotta spagnola” obligó a inmovilizar varias galeras allí y a coordinar los efectivos con cuidado. Cuando, en febrero de 1615, Doria recibió la real orden de mandar cinco galeras a Cartagena, donde habría dos millones de escudos por embarcar, envió varias a Mónaco para sustituir las que estaban allí y abastecerlas con vista a la expedición⁷⁵.

Más problemático fue que el todavía gobernador del estado de Milán, el marqués de la Hinojosa, se mostrara reacio a la idea de que las galeras disponibles fueran a embarcar el dinero en Cartagena. A pesar de que el rey confirmara esta misión, Hinojosa ordenó que estas trasladaran tropas desde Viareggio y los presidios toscanos⁷⁶. El gobierno de Madrid tenía en principio la última palabra sobre las tareas atribuidas a las galeras, pero en las diferentes y distantes realidades regionales que componían el imperio y sus espacios de influencia, los virreyes, gobernadores, príncipes, comandantes y banqueros hacían valer sus intereses y rivalizaban para beneficiarse de sus servicios. En este caso, la situación llevó a los principales banqueros de Génova a despachar un correo a Milán para conocer si el gobernador estaba dispuesto a liberar las galeras⁷⁷.

Fue solo gracias a la intermediación de otro hombre de poder, Carlo Doria, que los banqueros consiguieron las ansiadas galeras. En una carta a Felipe III, el Capitán General genovés se hizo eco de las exigencias temporales del negocio financiero: particularmente relevantes son sus comentarios acerca del descontento de los negociantes genoveses al entender que las galeras no llegarían a tiempo para la siguiente feria de Pascua en Piacenza, prevista al inicio del mes de mayo. Al mismo tiempo, justificó con sumo cuidado su decisión personal de mandar galeras a Cartagena, después de haberlo tratado con el gobernador de Milán y a sabiendas de que, en plena guerra del Monferrato, su decisión –contraria a la opinión de varios hombres de poder– hubiera podido ser objeto de importantes críticas:

⁷³ Ivi.

⁷⁴ B. Maréchaux, *Los asentistas de galeras genoveses* cit., pp. 68-69.

⁷⁵ Asf, Mp, 2861, 20/02/1615 y 06/03/1615.

⁷⁶ Ivi, 27/03/1615.

⁷⁷ Ivi, 20/03/1615.

Los hombres de negocios an vuelto a pedir las galeras [...] diciendo que se protestaran de no poder proveer en Flandes ni aquí lo que tienen obligación por sus assientos, pues los motivos de la guerra los aprietan a que sin el dinero en la mano no tienen remedio de acudir adonde tienen obligación, yo los anime y dije que a los 15 del mes de abril y quisas antes podría darles satisfacion y que el Marques de la Hinojosa lo deseava pues se dava la prissa posible al passaje de la gente de Urbino y Lucca, mas [pero] como la necesidad es en los pagamentos de [la feria de] Pasqua no quedaron contentos creciendo la [deuda] que tienen con la dilaçion de qualquier poco tiempo. Volvieron a mi y me representaron que si las galeras de la Republica estubiessen en orden para salir que no me pidirian las de Vuestra Majestad mas [pero] que en aparejarlas era fuerça passase tanto tiempo que era imposible servirse dellas [...] que si a esto que representavan yo no venia en ello que se descargaban de todos los daños y faltas que viniesen. He escrito al Marques de la Hinojosa el estado deste particular, y aunque el conde de Lemos y el Marques de Santa Cruz me dicen que no partan las galeras asta mediado el mes de abril y que esto conviene al servicio de Vuestra Majestad, supuesto que entonces no pueden ser de servicio al aprieto en que se allan los hombres de negocios ni las an menester a este tiempo de mi parecer se les dará satisfacion en esta demanda fundándome en las ordenes de Vuestra Majestad y en que dos galeras no pueden açer falta grande [...] hame parecido dar quenta dello à Vuestra Majestad para que sepa lo que passa en todo y si llegaren quejas à Vuestra Majestad sepa el fundamento dellas⁷⁸.

Doria cumplió con lo explicado al rey y mandó cuatro galeras de su escuadra, que volvieron a finales de mayo o inicios de junio, cargadas de 1.700.000 escudos en plata y, de manera menos habitual, 200.000 en oro⁷⁹. En línea con los estudios que han resaltado el funcionamiento policéntrico de la máquina imperial en cuanto al proceso de toma de decisiones, así como su dependencia hacia centros de poder exteriores a las posesiones de la Monarquía, el episodio fue sintomático de la rivalidad entre unos arbitrajes políticos y militares que, lejos de restringirse a la corte de Madrid, se llevaban también a cabo entre Milán, Génova y Nápoles y tenían implicaciones directas sobre el negocio financiero⁸⁰.

Aunque este episodio no debería llevar a exagerar la capacidad de agencia de la familia Doria sobre las expediciones de dinero, sí evidencia su margen de maniobra, así como la influencia que los banqueros

⁷⁸ Ags, Est, leg. 1437, doc. 107, 28/03/1615, Carlo Doria (Génova) a Felipe III.

⁷⁹ Asv, Sdg, f. 3, fol. 73, 03/06/1615.

⁸⁰ M. Herrero Sánchez, *La monarquía hispánica, un agregado imperial policéntrico de repúblicas urbanas*, in J.M. Imízcoz Beunza, A. Artola Renedo y J. Esteban Ochoa de Eribe (eds.) *La vertebración de España: Culturas políticas, organización institucional y entramados sociales en la primera modernidad española (siglos XVI-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, 2026, pp. 137-160.

genoveses ejercían también sobre ella⁸¹. Desde este punto de vista, es evidente que contar con un genovés del peso de Carlo Doria como Capitán General de una de las escuadras de la Monarquía fue un punto muy a favor de las finanzas genovesas. Aunque es cierto que, a lo largo de los años siguientes, no faltarían los conflictos en torno a los fletes que sus capitanes cobraban a los cargadores de plata, Doria y sus lugartenientes tenían evidentes intereses en apoyar a la nobleza genovesa en unas operaciones financieras que eran también garantes del edificio hispano-genovés. No se debería subestimar, desde este punto de vista, el peso que alcanzaron algunos miembros de la aristocracia genovesa en los cuadros militares de la Monarquía Hispánica, ni dejar de considerar las repercusiones que eso pudo tener en un sector de las finanzas cuya logística naval constituía un elemento más a favor del reconocimiento social y el poder ejercido por la familia Doria en la república ligure⁸².

Programación de los banqueros, previsibilidad y conflictos militares

La voluntad, por parte de los banqueros genoveses, de acceder a galeras en fechas convenidas por ellos, se fundamentó en la necesidad de integrar las expediciones mediterráneas de plata en una cadena de suministro más extensa. Una de las funciones históricas de la logística radica en la planificación y coordinación de los flujos (de mercancías, capitales e información) entre los diferentes segmentos (de producción, transporte, consumo, etc.) de una misma cadena de distribución. Este principio es particularmente operativo en la logística multimodal que requiere de la articulación coordinada de diferentes tipos de transporte (terrestre, marítimo, fluvial, etc.) para así limitar disrupciones en los nodos intermodales –por ejemplo, la falta de embarque de una mercancía importada por vía de tierra–, a la vez que para sincronizar el tránsito de mercancías con la agenda temporal de futuros compradores o consumidores. Las cadenas de suministro globales se caracterizan precisamente por la interdependencia temporal de sus diferentes segmentos: cada tramo depende del anterior, mientras que un retraso o cuello de botella tiene incidencias sobre el siguiente⁸³.

⁸¹ Una semana más tarde, Doria justificaría de nuevo su decisión haciendo hincapié en las presiones ejercidas por los banqueros. Ags, Est, leg. 1437, doc. 108, 11/04/1615, Carlo Doria a Felipe III.

⁸² M. Herrero Sánchez, *Génova y el sistema imperial hispánico* cit., p. 539.

⁸³ Para un análisis desde la perspectiva de la gestión logística contemporánea, véase por ejemplo M. Christopher, *Logistics & Supply Chain Management*, Pearson, Harlow, 2023.

Al determinar o incidir sobre las fechas en las que deseaban que llegasen las galeras a los puertos de embarque, los financieros genoveses procuraron ajustar el movimiento de este medio de transporte con la temporalidad no del todo predecible de flujos monetarios que se registraban en el segmento anterior de la misma cadena, y que procedían del ciclo de recaudación de impuestos en la península ibérica y en la América española. Aunque estas operaciones tenían un ritmo preestablecido, la dificultad de anticipar exactamente su temporalidad –en particular, debido a la irregularidad de los cobros e incertidumbre de la navegación marítima– llevó a no fijar las salidas de las galeras en unas fechas idénticas de un año para otro. Más bien, se dejaban abiertas para dar la posibilidad de definir las sobre la base de lo que estaba ocurriendo en el tramo anterior. Este tipo de programación dependiente⁸⁴ no era inusual a lo largo de la cadena de valor de la plata. En determinados contratos de suministro de plata a la ceca de Venecia, a principios del siglo XVII, los proveedores se comprometían a entregar el metal precioso después de un intervalo de tiempo, por ejemplo, de quince días, calculado en función de la fecha de llegada de las galeras a Génova⁸⁵.

Al examinar los memoriales y cartas de algunos de los banqueros implicados, se observa que programaban con precisión los flujos monetarios desde el mundo atlántico hacia el Mediterráneo. Unos años antes de las operaciones aquí analizadas, en noviembre de 1609, Carlo Strata negoció con el Consejo de Hacienda un nuevo asiento. Su solicitud en lo que se refería a las galeras reflejó su voluntad de coordinar la Carrera de Indias con el segmento mediterráneo para así pagar en Flandes, a la vez que su preocupación por no perder tiempo en la infraestructura portuaria de Barcelona:

que [las galeras] lleven a Génova el dinero que tengo consignado en la Flota [americana] por cuenta de la otra provision que estoy haziendo en Flandes y desta y que desde luego se le embie la orden para que se hallasen en Barcelona a embarcar el dicho dinero para 20, o 25 diziembre y partan luego sin aguardar otra cosa⁸⁶.

⁸⁴ El término procede del concepto inglés *dependency-based scheduling*, que implica la programación de actividades en función de la temporalidad de otras.

⁸⁵ Asv, Senato, Deliberazioni Zecca, reg. 6, fol. 50-51, 22/03/1628, acuerdo con Marc Antonio, Giovanni y Nicolò Vendramin para la entrega de 200.000 reales «quindici giorni dopo gionte le galere a Genova con li contanti di ritorno di Spagna». Sobre este tipo de contratos, véase I. Cecchini, *Silver for Hard Times. Supplying the Venetian Mint, c. 1620-1640*, «Journal of European Economic History», vol. 54, n. 1 (2025), pp. 213-240.

⁸⁶ Ags, Cjh, leg. 492, 14, 11/11/1609, propuesta de asiento de Carlo Strata.

A lo largo de los años siguientes, su homólogo Giovanni Luca Pallavicini operaba también a varios meses vista. Las cartas mercantiles que intercambió desde Madrid o Toledo con su hermano dan cuenta de cómo él y otros genoveses planificaban con semanas o meses de antelación las expediciones. Como consta por la tabla I del presente artículo, Pallavicini fue el signatario de dos de los asientos de Provisiones Generales firmados entre 1613 y 1617. Sin embargo, no dejaba de estar informado de las operaciones en curso cuando no actuaba como tal: de una semana a otra, daba cuenta de los futuros movimientos de galeras, de las decisiones tomadas por sus homólogos en cuanto a la solicitud de galeras, así como de la magnitud de plata que se preveía embarcar unas semanas o unos meses más tarde; aunque eran más bien indicaciones u opiniones personales, también compartía con su hermano los posibles efectos que estos traslados podrían tener a su llegada a Italia.

En octubre de 1613, dio así cuenta de la llegada de la flota americana en la que figuraba el caudal destinado a Balbi, Strata y Fieschi, los signatarios de los tres últimos asientos de Provisiones Generales. «Questi signori del assento grande haverano de imborsare un miglion e 100.000 ducati che con mandarli costi [a Génova], causerano una straordinaria larghessa», comunicó entonces a su hermano, haciendo referencia al impacto que la exportación tendría sobre la oferta monetaria en Italia⁸⁷. Los tres interesados no tardaron efectivamente en hacer valer la cláusula naval y obtuvieron el 3 de noviembre la orden para que el Capitán General de la escuadra de Génova despachase tres galeras reforzadas –incrementadas a cuatro unos días más tarde– a Barcelona⁸⁸. Así dio cuenta Pallavicini de la planificación temporal en noviembre:

Questo correo dispachiano Fiesco e Balbi e Stratta con l'ordine de Sua Maestà accio don Carlo Doria mandi subito in Barcelona quatro galere rforzatte per condure il miglione che li hano datto per conto del assento del anno passato quale dovera arancare da Siviglia per principio de dicembre e loro desiderano arrivi costi [en Génova] prima de fera de Apparizone come dovera seguire calculando possino partire per li 10, o, 12 de genaro proximo⁸⁹.

Aunque el grueso del tesoro americano había llegado a Sanlúcar de Barrameda el 31 de octubre, tenía que ser transportado a Sevilla, desembarcado y eventualmente acuñado, antes de ser distribuido.

⁸⁷ Adgg, Pal, Rp, 212-213, 20/10/1613, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

⁸⁸ Ags, Cjh, leg. 520-17-8, 14/11/1613, el Presidente del Consejo de Hacienda al duque de Lerma; C.J. De Carlos Morales, *Política y Finanzas* cit., p. 822.

⁸⁹ Adgg, Pal, Rp, 212-213, 23/11/1613, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

Concededores de este proceso que tenía su complejidad⁹⁰, los banqueros calcularon que el dinero saldría de Sevilla a principios de diciembre, para a partir de entonces tomar el camino de tierra con destino Barcelona. Estuvieron acertados, puesto que sus agentes cobraron de la Casa de la Contratación plata en pasta y en reales entre el 9 de noviembre y el 3 de diciembre⁹¹. Mientras tanto, los asentistas de galeras debían preparar cuatro barcos y navegar de Génova hacia la capital catalana. Como lo explicó Pallavicini, fueron los propios banqueros de Madrid los que enviaron un correo extraordinario para mandar la orden real a Carlo Doria. Según las estimaciones del banquero apenas citadas, las galeras podrían salir de Génova el 10 o 12 de enero, embarcar el dinero en Barcelona y estar de vuelta en Liguria antes de las ferias de cambio de Piacenza de *Apparizione* que, salvo imprevisto, se celebraban a inicios de febrero. Y así fue. Hacia el 10 de enero, se despacharon las cuatro galeras: las *Capitanas* de Marco Centurione, Andrea Sauli, Giacomo De Marini y Federico Spinola. Estuvieron al mando de Stefano Spinola «que es la persona que me han pedido los mismos interesados [los banqueros]», según explicó el Capitán General Carlo Doria al rey⁹². La elección del comandante del grupo de galeras era un elemento relevante para la coordinación, y los banqueros cuidaron también este aspecto al nombrar a uno de su confianza. El dinero se embarcó en Barcelona, y según alguna previsión, se llevaron unos 1.500.000 escudos. El convoy llegó a Génova el 10 de febrero como tarde, antes de que terminase la feria de cambio de *Apparizione* en Piacenza⁹³.

Al necesitar la activación de medios de transporte procedentes del mundo militar, el abastecimiento de plata a Italia requería a su vez de la sincronización con otras cadenas de suministro, de valor y de migraciones, tratándose del aprovisionamiento en bizcocho, de la trata de esclavos o del traslado de capitales y numerario. Al fin y al cabo, del buen aprovisionamiento y de la financiación de las galeras, pero también de la adquisición, captura y explotación de trabajadores forzados dependía

⁹⁰ Sobre la acuñación en la Casa de la Moneda sevillana, y la necesidad de llevar a cabo este proceso de la forma más rápida posible para contentar a sus beneficiarios, véase A. Domínguez Ortiz, *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1984, pp. 134-135; F.P. Pérez Sindreu, *La Casa de la Moneda de Sevilla: su historia*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1991.

⁹¹ Agi, Contaduría, leg. 354A, data de lo pagado por el tesorero de la Casa de la Contratación al tesorero general del rey y hombres de negocios, 1613-1616, fol. 221-224.

⁹² Ags, Est, leg. 1436, doc. 164, 13/01/1614, Carlo Doria a Felipe III.

⁹³ Ags, Gal, leg. 33, fol. 391-399, s.f., relación; Ags, Est, leg. 1436, doc. 168, 12/02/1614, Carlo Doria a Felipe III; Asf, Mp, 2861, 10/01/1614; Asf, Mp, 2851, 13/12/1613, 17/01/1614 y 14/02/1614; Asb, Fondo Pallavicini, XIV, 19, Libro Diario del asiento de galeras de Marco Centurione, 20/02/1614.

el calendario del despacho de las flotas y el traslado de los metales preciosos en el mar Mediterráneo. Como lo ilustra la carta de Carlo Doria a Felipe III citada previamente, en la que se refería a la difícil salida de las galeras de la república por falta de preparación, las expediciones de estos barcos requerían semanas si su aprovisionamiento no había sido anticipado. En el mes anterior a la expedición apenas señalada, el asentista Marco Centurione, cuya galera *Capitana* había sido escogida para ir a Barcelona, trató de esta manera con proveedores y financieros: compró pertrechos navales ordenó que se reclutasen marineros, se deshizo de bizcocho podrido, tomó dinero prestado a la compañía de “Giulio Cavanaugh e fratelli” y entregó una parte de este a su capitán Franco Mutio⁹⁴. Contactó también con su agente en Barcelona, Agostino Giudice, para que prestase hasta 12.000 reales al capitán de su *Capitana*, Franco Mutio⁹⁵. Aunque confesó haber estado muy atareado con la preparación de su *Capitana*, su contabilidad atesta que la operatividad de su galera dependió mucho más del aprovisionamiento realizado a lo largo de los meses anteriores en diferentes puertos del Mediterráneo, compra de esclavos incluida⁹⁶.

De un cierto modo, los largos tiempos de preparación y de transporte no dejaban otra opción a los financieros que prever las transferencias de dinero con semanas o meses de antelación: no habían todavía finalizado una transferencia, que ya estaban programando otra. Eso no significaba que las operaciones siguieran siempre sus previsiones, ni mucho menos. Los imprevistos eran numerosos y la adaptación a acontecimientos externos, permanente. Aunque es frecuente que se disocie su actividad crediticia del contexto militar y marítimo en el que operaban, los banqueros del rey organizaban transferencias dependientes de iniciativas militares ajenas, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Un ejemplo de ello tuvo lugar en 1617. Los galeones españoles cargados de plata llegaron a Europa a mediados de noviembre de 1616, pero para sorpresa de todos, la Corona ordenó descargar el metal precioso en Lisboa, según Chaunu, debido a amenazas inglesas⁹⁷. El cambio no fue del agrado de los banqueros de Madrid,

⁹⁴ Asb, Fondo Pallavicini, XIV, 19, Libro Diario del asiento de galeras de Marco Centurione, desde el 16/12/1613 hasta el 15/01/1614.

⁹⁵ Asb, Fondo Pallavicini, II, 60, Marco Centurione (Génova) a Agostino Giudice (Barcelona), 14/01/1614.

⁹⁶ El 14 de enero, confesó responder de manera breve a una carta «per essere occupato in la espeditione della mia galera Capitana [...] che pasa a Barcellona a levar contanti per condurli qui». Asb, Fondo Pallavicini, II, 60, Marco Centurione a Lazzaro Midense (Madrid), 14/01/1614. Durante la expedición su capitán conecaría a su vez con los sectores del vino, aceite, habas, telas de algodón y de cáñamo, tanto en Provenza como en Cataluña. Asb, Fondo Pallavicini, XIV, 19, Libro Diario del asiento de galeras de Marco Centurione, 20/02/1614.

⁹⁷ H. Chaunu, P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique* cit., vol. IV, pp. 470-477.

pero tuvieron que organizar el traslado de metal desde Lisboa. Así lo explicó Pallavicini en enero, afirmando que había visto:

il contento che haveva datto in generale la nova del arivo della flotta che il proprio è seguito di qua se bene como desembarcò in Lisbona non pare faci tanto effetto como li altri anni e veramente per questo regno de Castiglia è statto de grande ynconveniente [...] con la grossa summa de cavalcature che sono andatte da tutte parti si presupone che per la mitta del mexe venturo capitera tutta in Siviglia. Il miglione che è statto librato a particolari si va consignando in Lisbona alli commissarij quali per principio de marzo doverano arivare a Barcelona e ottenendosi como si crede che de queste galere della squadra che si aspettano in Barcelona ne restino tre o quatro per cargar li contanti sera molto a proposito per li interessati acio non perdino tempo⁹⁸.

Tal y como Pallavicini comunicó a su hermano, los asentistas de Provisiones Generales solicitaron que, de las galeras que habían llegado a Barcelona para transportar infantería, algunas esperasen para embarcar el dinero. El Consejo de Hacienda lo aprobó en febrero, aunque de las tres o cuatro galeras que debían permanecer allí, de un total de 10, solo dos lo hicieron⁹⁹. La insólita travesía desde Lisboa había retrasado la mecánica habitual, y no se podía hacer esperar tanto tiempo a cuatro galeras. Los metales preciosos procedentes de Lisboa llegaron a Madrid en los primeros días de marzo (de 1617); según Pallavicini, se debía de llevar más de un millón y medio de ducados¹⁰⁰. Cargar tanta cantidad en dos galeras era arriesgado, pero los asentistas prefirieron no solicitar las otras galeras a las que tenían derecho por contrato. Era mejor «lasciarlo a miglior ocazione», pues a lo largo del año haría de nuevo falta contar con ellas¹⁰¹. La última «condotta» salió de Madrid a mediados de marzo rumbo a Barcelona, «dove si è datto ordine che subito che arrivi, partino le galere al suo viaggio»¹⁰².

Las operaciones se ralentizaron cuando el virrey local ordenó tomar e inspeccionar parte de las 863 cajas en tránsito por Barcelona para controlar si el dinero procedente de Madrid había sido legalmente registrado en la aduana de Arcos¹⁰³. Aunque, según algún testimonio, el gobierno de Madrid había estado en el origen de esta iniciativa, también intervino rápidamente para que las autoridades virreinales liberasen el dinero, que convenía embarcar con la mayor celeridad

⁹⁸ Adgg, Pal, Rp, 215, 18/01/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

⁹⁹ Ags, Cjh, leg. 547, 1-6, 12/02/1617, Consulta del Consejo de Hacienda; Adgg, Pal, Rp, 215, 22/02/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰⁰ Ivi, 04/03/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰¹ Ivi, 22/02/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰² Ivi, 13/03/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰³ Ivi, 30/03/1617, Gio. Battista Bernardi (Barcelona) a Gio. Francesco Pallavicini.

posible¹⁰⁴. Con todo, la operación tuvo implicaciones sobre la circulación de los caudales y algunos de sus protagonistas. A pesar de que Pallavicini había entregado las oportunas licencias de saca a su comisario Juan Bautista Bernardi, según lo que escribió a su hermano, y se demostró después, las autoridades sospecharon de 27 cajas que dicho comisario había llevado por cuenta de varios banqueros. Como resultado, el virrey guardó varias de estas cajas en concepto de fianza, siendo las de Pallavicini las escogidas por Bernardi. Pallavicini no dejó de dar muestra de su profundo malestar por lo ocurrido. Peor aún, el virrey destinó 10.000 ducados del dinero así secuestrado para pagar el sueldo del ejército. Parece ser que el comisario había procurado lucrarse sobre las licencias de saca recibidas, al exportar parte del dinero que se le había confiado, sin registrarlo¹⁰⁵. «[...] per civile o criminale doverà riuscire a farlo astringere insino vomitti quello che cosi malamente ha imborssato», terminaría ordenando el banquero genovés, visiblemente furioso, a su hermano¹⁰⁶. Al mismo tiempo, su reacción ante los acontecimientos atesta que la exportación ilegal de dinero no debía de ser algo en absoluto inusual. En este caso concreto, la inspección solo evidenció que Carlo Strata había verosímelmente introducido barras de oro sin registrar. La confrontación entre el valor del dinero exportado y el de las licencias de saca utilizadas mostró una discrepancia de 5.000 a 6.000 escudos, «che per conto di spezze non è summa eccessiva», señaló Pallavicini, quién confiaba en que el Consejo de Hacienda anulase la fianza y declarase «che non vi è statto dolo alcuno perche li ministri restano satisfatti bastantemente de che in li huomini de negoci non vi è malicia alcuna, e che se qualche imbroglio si ritrova sera causatto dalli conduteri come realmente è la verita»¹⁰⁷. Cargadas de dinero exportado legal e ilegalmente, las dos galeras en las que se embarcó parte de su dinero salieron finalmente hacia mediados de abril y llegaron a Génova, bastante más tarde de lo previsto, a principios de mayo¹⁰⁸.

Si el año de 1617, el peligro en el océano atlántico había causado disrupciones en el traslado de la plata hacia el Mediterráneo, las amenazas allí eran también elevadas. Unos años antes, circuló la voz que las galeras de Saboya habían intentado atacar la galera *Patrona* de Carlo Doria, de vuelta de España con cerca de 500.000 escudos; en estos años, las noticias se hacían también eco de las actividades de las galeras de Bizerta a lo largo de las costas italianas, corsas y

¹⁰⁴ Ivi, 22/04/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰⁵ Ivi; Ivi, 04/06/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰⁶ Ivi, 12/06/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰⁷ Ivi, 18/07/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁰⁸ Ivi, 06/05/1617 y 12/06/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini; Asv, Sdg, f. 3, fol. 297, 20/05/1617.

francesas¹⁰⁹. Una de las maneras menos arriesgadas de hacer frente a este tipo de amenaza era evitarla, aunque eso obligaba a esperar días, o semanas, en los puertos de escala. En alguna ocasión, el impacto fue mayor. «Con la nova di tanti corsari debe differirsi questa andata», señalaron los *avvisi* en junio de 1616 en referencia al aplazar la travesía de dos galeras hacia Cartagena, donde se preveía el embarque de un millón de escudos. Ya que varias galeras estaban entonces de viaje a España, se consideró mejor esperarlas para realizar la travesía «più sicuri et con poco più dilazione»¹¹⁰. La logística marítima del negocio financiero llevaba a arbitrar entre correr riesgos elevados y perder un tiempo precioso: aunque la segunda opción era mala, era aconsejable evitar a toda costa la primera.

Estacionalidad, regularidad y conflictos de intereses

Al mismo tiempo, la cadena de suministro de plata en su vertiente mediterránea se enfrentó a fuertes restricciones derivadas de la estacionalidad. Antes de las grandes transformaciones –telégrafo, barco de vapor, refrigeración, ferrocarril, etc.– surgidas a lo largo de los siglos XIX y XX, la variación de las condiciones meteorológicas a lo largo del año incidía mucho en los ciclos agrícolas y de distribución, quedando la cadena de la plata particularmente expuesta a este tipo de problemáticas. Ciertamente, a diferencia de los productos alimentarios perecederos, su composición metálica le confería la ventaja de poder ser producida a lo largo del año y de ser transportada semanas y meses después. Su circulación internacional la hacía, sin embargo, dependiente de los accidentes meteorológicos que afectaban al transporte marítimo, empezando por el Mediterráneo, donde la navegación invernal de galeras era tan arriesgada que se procuraba evitar.

Como narró Braudel en su obra más clásica, el clima dividía entonces la vida mediterránea en dos fases que se repetían de un año a otro, siendo la invernal un periodo de pausa, o al menos de gran ralentización, de la navegación. En los puertos, despachos y arsenales, tanto cristianos como musulmanes, era el tiempo de la internada de las galeras, de la elaboración de planes militares y de las cartas de informantes «sin novedad». El hecho es que este periodo era largo: «el invierno comienza pronto y termina tarde», señaló con acierto el historiador francés¹¹¹. Según los asientos firmados entre la Corona y los

¹⁰⁹ Asf, Mp, 2861, 03/04/1615; 22/05/1615; 17/07/1615; Asf, Mp, 2851, 21/06/1613.

¹¹⁰ Asf, Mp, 2861, 03/06/1616.

¹¹¹ La traducción es nuestra. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen* cit., vol. I, La part du milieu, p. 299 y siguientes.

asentistas genoveses de galeras, se extendía desde el 15 de octubre al 15 de marzo. Durante este tiempo, dichos armadores no estaban en principio llamados a navegar, limitándose el periodo remunerado de su actividad a los otros siete meses del año¹¹².

Por ello, las solicitudes de traslado de plata a lo largo de este periodo no eran siempre bien recibidas por sus comandantes. Cuando en el invierno de 1613 el Consejo de Estado ordenó a Carlo Doria enviar las galeras a Barcelona para embarcar la plata de Sinibaldo Fieschi, Nicolò Balbi y Carlo Strata, este no se mostró particularmente entusiasta:

Veo que en el coraçon del imbierno ha de venir millon y medio de plata con quatro galeras tiemblo de que suçeda una desgraçia como la tengo antevista y lo he representado siempre a Vuestra Majestad y en tal caso queda destruyda toda la contrataçion y el servicio de Vuestra Majestad padeçeria notablemente¹¹³.

Aunque el interesado difícilmente lo podía confesar, las expediciones de metal precioso en pleno invierno tenían para él el inconveniente de hacer recaer sobre su persona, los comandantes y los asentistas de galeras, la responsabilidad de travesías en las que el margen de error era prácticamente nulo, pese a los riesgos elevadísimos de la navegación. A la luz del enorme volumen de los traslados –en este último caso, más de un millón y medio de escudos–, un naufragio habría tenido efectos catastróficos para los negocios financieros de la ciudad. Era una práctica consolidada asegurar una parte o la totalidad de su cargamento, pero más allá de este, el problema radicaba en la montaña de créditos y deudas acumuladas en las ferias y basadas en parte en la promesa de futuros reembolsos con metal precioso.

El riesgo era real. Mucho más que los navíos de alto bordo, las galeras eran vulnerables a las tormentas y la ruta por recorrer dificultaba la travesía. Era extremadamente peligroso cruzar el golfo de León, una de las travesías más temidas por los capitanes mediterráneos de la época. A pesar de seguir la costa, la exposición al mistral podía desviar las galeras y llevarlas al naufragio, tal y como lo habían experimentado a lo largo de las décadas anteriores las galeras de la escuadra de Génova¹¹⁴. Conocedores de esta travesía a la que tenían siempre mucho respeto, Giovanni Andrea y Carlo Doria presionaron durante décadas a

¹¹² Véanse por ejemplo Ags, Cmc, 3ª época, leg. 773, asiento de galeras de Carlo Centurione, 16/06/1612; leg. 839, asientos de galeras de Federico Spinola (16/06/1612) y de Carlo Doria (31/12/1613).

¹¹³ Ags, Est, leg. 1436, doc. 52, 15/12/1613, Carlo Doria a Felipe III.

¹¹⁴ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen* cit., vol. I. La part du milieu, pp. 299-307; A. Pacini, 'Desde Rosas a Gaeta' cit., pp. 261-286.

la Corona para evitarla en invierno, también por el hecho de que dañaba los cascos y los pertrechos y empeoraba aún más la salud y la tasa de mortalidad de los remeros¹¹⁵. En los pasajes de dignidades imperiales como el de la reina Margarita de Austria en 1598, su firmeza al respecto les valdría discusiones muy tensas con Madrid¹¹⁶.

Las exigencias del mundo financiero y, por extensión, de los gobiernos español y genovés, condujeron sin embargo a reducir la estacionalidad. Aunque reconociendo los daños que eso causaba a sus galeras y a los armadores, a finales del siglo XVI Felipe II ya ordenaba la organización de traslados de fondos en pleno invierno. Las palabras con las que en alguna ocasión lo expresó no dejan lugar a dudas en cuanto al grado de prioridad que daba al asunto¹¹⁷. La frecuencia de este tipo de expediciones entre 1613 y mayo de 1618 muestra una práctica consolidada muy alejada de la idea de “mare clausum”: de un total de 19 llegadas de metal precioso registradas, 7 tuvieron lugar durante el invierno, y cuatro de ellas implicaron traslados de un millón de escudos o más. Esta práctica fue, en gran parte, una respuesta al calendario de la flota americana: en el periodo considerado, todas las travesías de invierno contabilizadas se produjeron en enero o febrero, para así transferir el dinero llegado a Andalucía en octubre o noviembre.

Esta práctica fue posible por el hecho de que los asientos de galeras genovesas, si bien preveían una actividad de siete meses, obligaban los armadores a salir de invierno en caso de que así el rey lo ordenara. A cambio, la Corona les pagaba una compensación económica y asumía los riesgos de naufragio¹¹⁸. Los banqueros sacaron provecho de ello, aunque la Corona, en las cláusulas navales de los asientos de Provisiones Generales, les trasladó dichos costes y riesgos: en caso de pedir las galeras de invierno, los banqueros debían asumir esta doble carga¹¹⁹. Son precisamente los registros producidos para determinar

¹¹⁵ Un ejemplo entre muchos otros en Ags, Est, leg. 1437, doc. 101, 11/02/1615, Carlo Doria a Felipe III.

¹¹⁶ M. Lomas Cortés, *Renovar el servicio a la Monarquía tras la muerte del rey: Juan Andrea Doria y el pasaje de la reina Margarita (1598-1599)*, in A. Esteban Estringana (ed.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Sílex, Madrid, 2012, pp. 193-226; A. Pacini, ‘Desde Rosas a Gaeta’ cit., pp. 261-266.

¹¹⁷ R. Vargas Hidalgo, *Guerra y diplomacia* cit., pp. 1327-1328 (21/01/1592). Así escribió Felipe II: «Aunque se vee lo que las galeras dessa esquadra trabajan siempre y lo han hecho este invierno y desseo relevarlas, y darles tiempo para repararse conviniendo mucho a mi servicio que con brevedad vengan a la costa de Vinaroz, dos dellas a recibir y embarcar en la dicha Vinaroz el dinero de Ambrosio Spinola, no se ha podido escusar de valernos dellas. Encargo os que en recibiendo esta embieys dos galeras dessa dicha esquadra muy reforçadas [...] y a cargo de persona platica y de experiencia».

¹¹⁸ Véanse las fuentes de los asientos de galeras indiciadas en la nota 112.

¹¹⁹ Véanse las referencias de archivo de la tabla I.

el importe de la indemnización los que permiten determinar que los trasvases de caudales entre 1613 y 1617 no fueron coyunturales: en el periodo 1625-1635, las galeras de los asentistas genoveses fueron a España a embarcar caudales durante los inviernos de 1625-1626, 1628-1629, 1629-1630, 1630-1631, 1632-1633 y 1634-1635¹²⁰.

Con todo, la reducción de la estacionalidad no se hizo sin costes temporales, ya que los frecuentes accidentes meteorológicos tendían a inmovilizar las galeras durante días o semanas en los puertos de embarque. Es posible que este fenómeno estructural estuviese acentuado por la evolución climática de entonces. Desde la perspectiva de la climatología histórica, se ha explicado que la Cataluña de los años 1580-1620 estuvo marcada por un aumento significativo de la incidencia de los accidentes hidrométricos –inundaciones, borrascas y otras tempestades marítimas–¹²¹. Barcelona, puerto clave de exportación de plata de la península, se enfrentó a importantes episodios de este tipo. A pesar de la construcción de un nuevo puerto en 1590, las tormentas y lluvias torrenciales causaron en varias ocasiones importantes daños, además de tener consecuencias sobre la navegación¹²². Entre octubre y noviembre de 1617, “lo any del diluvi”, la ciudad y su región sufrirían una de las series de inundaciones más catastróficas de su historia¹²³. Por entonces, se registraron también desastres de origen natural en Génova. Cuatro años antes, Carlo Doria se había salvado por poco del supuestamente «più fiero temporale, che da memoria d’huomini in qua si sia più veduto», y que provocó el naufragio de más de 60 naves. La población terminó llevando al muelle las reliquias de San Juan Bautista: según los *avvisi*, la iniciativa puso fin tan eficazmente a la tormenta que los esclavos turcos presentes «confesaron que este santo era verdaderamente un grandísimo Profeta»¹²⁴. Más allá de ese episodio, los testimonios sobre las lluvias, tempestades y sus efectos en la navegación de las galeras fueron continuos; unos meses más tarde, se

¹²⁰ Ags, Gal, leg. 33, fol. 502, copia de un pliego del Consejo de Hacienda, 10/03/1635; Ags, Gal, leg. 38, fol. 141-142, certificado, s.f.

¹²¹ M. Barriendos Vallvé, *El clima histórico de Catalunya (siglos XIV-XIX). Fuentes, métodos y primeros resultados*, «Revista de Geografía», vol. XXX-XXXI (1996-1997), pp. 69-96; A. Alberola Romá, *Los cambios climáticos: la pequeña edad del hielo en España*, Cátedra, Madrid, 2014, pp. 92-97 y 155-167.

¹²² A. Chamorro Esteban, “*Todo allí sería perfecto si tuviesen un puerto*”: *Gestión y prevención del desastre en las costas de Barcelona en época moderna (1570-1640)*, in E. Bini, D. Carnevale, D. Cecere (eds.), *L’acqua: risorsa e minaccia. La gestione delle risorse idriche e delle inondazioni in Europa (XIV-XIX secolo)*, Federico II University Press, Nápoles, 2023, pp. 111-136.

¹²³ Ivi, pp. 122-123; V.R. Thorndycraft, M. Barriendos, G. Benito, M. Rico, Á. Casas, The catastrophic floods of AD 1617 in Catalonia (northeast Spain) and their climatic context, «Hydrological Sciences Journal», vol. 51, n. 5 (2006), pp. 899-912.

¹²⁴ Asf, Mp, 2861, 15/11/1613. La traducción es nuestra.

señalaban, una vez más, las «grandi tempeste in mare con tanto freddo per la molta neve», que habían provocado una crisis de subsistencia y una subida inusual del precio del vino¹²⁵.

Tal vez causados por la Pequeña Edad de Hielo, los riesgos climáticos hicieron que la navegación invernal fuera más lenta que la estival, no tanto por el tiempo de navegación en el mar como por las largas esperas en los puertos. Desde Barcelona, pero también desde Colliure, los comandantes de las galeras genovesas esperaban la «oportunità per il loro passaggio», es decir, el fin de las «continue piogge» y los «tempi tanto cattivi» que permitieran, por fin, cruzar el golfo de León¹²⁶. Al igual que lo hicieron las galeras de Nápoles en 1613, era a veces necesario darse la vuelta tras haber intentado en vano la travesía¹²⁷. Los financieros observaban desde lejos unos hechos sobre los que bien poco podían hacer. Así lo hizo Pallavicini en enero de 1617: sin mostrarse particularmente sorprendido, observaba que, «per brutti tempi», las galeras aún no habían podido «passare il golfo» con su plata¹²⁸. En Génova, la ciudad esperaba impaciente los cargamentos, y ante su falta de llegada, se imaginaba que habían quedado inmovilizados en la otra orilla debido a la «asprezza del tempo» y a la «gran rabbia di venti che regnano, che causano qua freddi intollerabili»¹²⁹.

En su conjunto, y aunque se trate de variables difíciles de comparar, la frecuencia y regularidad de las expediciones fueron particularmente altas si se tiene en consideración que se recurrió a naves de guerra pertenecientes a flotas regulares. Acceder a ellas era evidentemente mucho más difícil que fletar navíos mercantes. Entre 1613 y mayo de 1618, los banqueros del rey contaron cada año con al menos entre dos y cinco expediciones de galeras realizadas con ese fin. Aunque el valor del cargamento fue muy variable, la media por expedición fue ligeramente inferior a un millón de escudos.

Una buena manera de valorar la frecuencia y regularidad de los envíos de galeras es hacerlo en relación con el calendario de las ferias de cambio de Piacenza celebradas cuatro veces al año, en principio durante la primera semana de febrero, mayo, agosto o noviembre. Se ha señalado en la sección 1 del artículo la relevancia de la llegada de

¹²⁵ Para la cita: *ivi*, 04/02/1618. Véase también *ivi*, 2851, 21/11/1614; *ivi*, 2861, 29/12/1617 y 09/02/1618.

¹²⁶ *Asf*, *Mp*, 2861, 09/03/1618.

¹²⁷ *Asf*, *Mp*, 2851, 15/03/1613.

¹²⁸ *Adgg*, *Pal*, *Rp*, 215, 18/01/1617, Giovanni Luca a Giovanni Francesco Pallavicini.

¹²⁹ *Asf*, *Mp*, 2861, 06/02/1616 y 12/02/1616. A cambio, ante las noticias de buen tiempo, se hipotetizaba que las galeras debían de haber iniciado la travesía. *Adgg*, *Pal*, *Rp*, 215, 06/05/1617, Giovanni Luca a Giovanni Francesco Pallavicini.

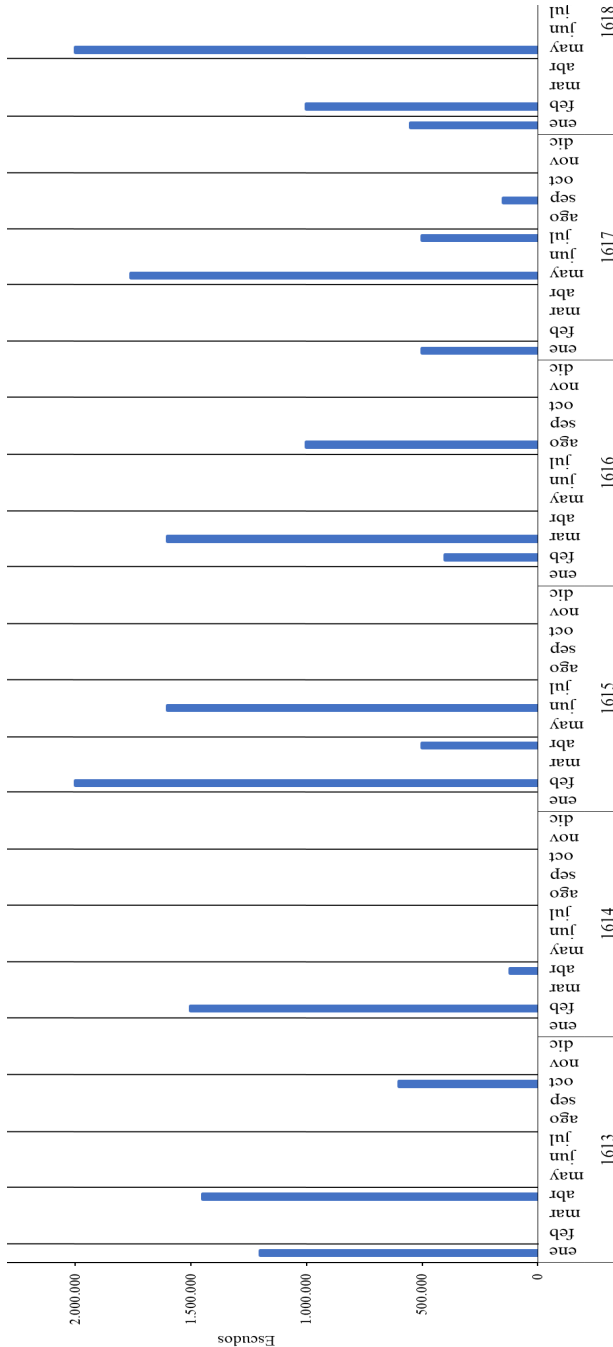
metal precioso antes de las ferias: al saldar deudas y comprar nuevas letras, el metal alimentaba el crédito. A partir de ahí, se ha formulado la hipótesis según la cual los genoveses buscaron articular la logística mediterránea en relación con las ferias de cambio, que hacía falta alimentar con regularidad de metal precioso, mediante su venta a su llegada a Italia. Los datos recopilados confirman plenamente esta hipótesis: de las 22 ferias de Piacenza celebradas entre enero de 1613 y mayo de 1618, 17 fueron precedidas, a lo largo de los tres meses anteriores, por una expedición de galeras (fig. 1). En promedio, las galeras hicieron llegar unos 900.000 escudos antes de cada feria de cambio. La representación visual de la relación entre las principales llegadas de plata y la celebración de las ferias muestra que los asentistas de Provisiones Generales no buscaban necesariamente hacer llegar las galeras unos pocos días antes de la feria, sino más bien intentar que en cada intervalo trimestral entre dos ferias se transfiriese una cantidad sustancial de plata que permitiese cancelar deudas, contratar nuevos préstamos y abaratar el coste del dinero, en definitiva, alimentar el crédito internacional todavía fuertemente dependiente del metal precioso. También desde este punto de vista, los servicios navales prestados en el Mediterráneo respaldaron las finanzas hispano-genovesas.

Solo cuando no se había conseguido un suministro relativamente acorde con la demanda, se hacía necesario actuar con urgencia y, si los tiempos no encajaban bien, organizarse para que la plata llegase justo antes de la feria. Tal y como se observa en la misma figura, en octubre de 1614, la ciudad no había recibido cargamentos importantes de plata desde, al parecer, el mes de abril. Las consecuencias fueron tales que se consideró imprescindible despachar metal para así reactivar el crédito y los negocios. Así lo explicaron Strata, Fieschi y Balbi al solicitar de urgencia las galeras:

Dizen que con las guerras de Italia el credito y la corriente de los negocios en las ferias y plazas della se an estrechado tanto que si con toda brevedad no embian dinero de contado para alargarlas, les abran de costar mucho los devitos que entretienen por las provisiones hechas para el servicio de Su Majestad¹³⁰.

¹³⁰ Ags, Cjh, leg. 528, 20-9-1, 25/10/1614, Consulta del Consejo de Hacienda.

Fig. 1 - Llegadas de metal precioso a Génova y calendario de las ferias de cambio de Piacenza (enero 1613- mayo 1618)*



* Fuentes: Asf, Mp, 2851 y 2861, *avvisi* y correspondencia del enviado de Florencia en Génova Giulio Cesare Alberighi (1611-1622); Asv, Sdg, f. 3, correspondencia del cónsul de la república de Venecia en Génova (1614-1618); Adgg, Pal, Rp, 211-217, correspondencia de Gio. Luca Pallavicini (Madrid) con Giovanni Francesco Pallavicini (1612-1617). Las líneas verticales indican el inicio de los meses de febrero, mayo, agosto y noviembre: aunque podían sufrir días de retraso, las ferias de cambio de Piacenza tenían lugar en principio la primera semana de estos meses. Véase C. Marsilio, *Dove il denaro fa denaro. Gli operatori finanziari genovesi nelle fiere di cambio del XVII secolo*, Città del Silenzio, Novi Ligure, 2008, p. 30.

Finalmente, cinco galeras llevaron alrededor de 2 millones de escudos; llegaron a finales de enero o principio de febrero de 1615, a tiempo para la feria de *Apparizione*¹³¹.

Una situación parecida se repitió en noviembre de 1617: a pesar del envío, dos meses antes, de 500.000 escudos, llegaron entonces a Madrid noticias según las cuales las grandes compañías genovesas no podían respaldar más asientos hasta que no llegase numerario¹³². Pallavicini recalcó la necesidad de despachar dinero «con tutta la brevità possibile per allargare in coteste piazze de Italia la moneta e giontamente la fede havendo sentito assai le stirature che vi sono statte in questa fera de Santi»¹³³. Las últimas ferias habían sido tensas y solo se podía devolver la confianza de los mercados crediticios inyectando dinero en metálico. Por estos motivos, se optó por traer las galeras de la República entre diciembre y enero, y las de los asentistas, a finales de enero, con la idea que el dinero «capitasse in tempo delli [...] prossimi pagamenti di fiera di Piacenza»¹³⁴. A lo largo de los meses siguientes las dos escuadras cumplieron con su misión respectiva: la de la República llevó en torno a 550.000-600.000 ducados y la de los asentistas, probablemente, más de un millón de escudos¹³⁵.

Desde un punto de vista más cualitativo y subjetivo, la correspondencia de Giovanni Luca Pallavicini confirma las virtudes de un servicio cuya frecuencia cubría relativamente bien las necesidades de los banqueros más importantes. Ciertamente, estos debían adaptarse al carácter periódico de los medios de transporte utilizados, algo que tenían muy internalizado. Sin embargo, también la recaudación fiscal era periódica, y, de hecho, los banqueros no disponían siempre de grandes sumas de dinero por despachar. En mayo de 1617, dos galeras de la república que se habían desplazado por otros fines cargaron apenas 160.000 ducados, pues los asentistas acababan de enviar más de un millón y medio de escudos y el precio del flete se consideró demasiado elevado¹³⁶.

¹³¹ Ags, Est, leg. 1933, doc. 297, 22/11/1614, el duque de Lerma a Antonio de Aróstegui; Ags, Est, leg. 1437, doc. 101, 11/02/1615, Carlo Doria a Felipe III; Ags, Gal, leg. 33, fol. 391, s.f., relación (con indicación del 5 de febrero de 1615 como fecha de finalización de la expedición).

¹³² Asv, Sdg, f. 3, fol. 374, 03/12/1617.

¹³³ Adgg, Pal, Rp, 215, 02/12/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹³⁴ Ivi; Adgg, Pal, Rp, 218, 20/01/1618, Gio. Luca Pallavicini a Gio. Francesco Pallavicini; Ags, Est, leg. 1934, doc. 150, 09/01/1618, carta del duque de Lerma a Antonio de Aróstegui; Asv, Sdg, f. 3, fol. 386, 27/01/1618.

¹³⁵ Ags, Gal, leg. 33, fol. 391-399, s.f., relación; Adgg, Pal, Rp, 215, 02/12/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini; Adgg, Pal, Rp, 218, 20/01/1618 y 31/01/1618, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini; Asv, Sdg, f. 3, fol. 386, 27/01/1618.

¹³⁶ Adgg, Pal, Rp, 215, 08/05/1617, 16/05/1617 y 20/05/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini; Asv, Sdg, f. 3, fol. 297, 20/05/1617.

Además, sabían que las galeras de los asentistas regresarían en breve para llevar al cardenal Trejo: mientras tanto, explicó Pallavicini, «la poca richiesta in che sono li reali e paste» no invitaba a mandarlos¹³⁷. Unos meses más tarde, él mismo contó que, al día siguiente, salía de Madrid una “conducta” por cuenta de los Fugger, de los Balbi y de Ottavio Centurione, que, según él, deberían ir «corriendo per arrivare al passaggio delle galere». Él, sin embargo, decidió no imitarles, por ser entonces baja la demanda de metal precioso en Italia¹³⁸.

Eso no impedía que los banqueros se enfrentasen a importantes dilemas. En alguna ocasión, Pallavicini dio cuenta de cómo Fieschi, Balbi y Strata habían preferido mandar con rapidez dinero a bordo de galeras de la república, cuyo flete era más elevado, a esperar a las galeras de los asentistas, más económicas. Según Pallavicini pagar un 0,75% de flete había sido un «grosso errore»¹³⁹, pues las tres galeras de los asentistas debían llegar apenas 15 días más tarde y no hubieran supuesto ningún flete. De todos modos, ganar tiempo o ahorrar costes de transporte no debía de ser siempre un asunto fácil de resolver visto la dificultad de calcular el impacto de tales decisiones sobre las transacciones por realizar y el valor del dinero a su llegada a Italia.

En los numerosos momentos de mayor actividad, la voluntad de llegar a tiempo generaba además conflictos de intereses. Las galeras tenían una capacidad de carga limitada y los asentistas de Provisiones Generales disponían de derechos exclusivos sobre el embarque de plata en las galeras solicitadas por ellos, por lo que eran prioritarios, mientras que los otros dependían de su buena voluntad. Este hecho alimentaba estrategias oportunistas, puesto que podía ofrecer a los privilegiados la oportunidad de vender plata en Italia cuando hubiese “estrechez”, es decir, cuando tenía mayor valor. Al final y al cabo, excluir el cargamento de otros era una manera de evitar la sobrecarga de las embarcaciones, pero también de contar con menos competidores a la hora de vender la plata en Génova. En 1616, Pallavicini, Strata y Squarciafico se opusieron de esta manera a que Nicolò Balbi cargase 86 cajas (unos 156.000 ducados) en dos galeras de los particulares genoveses que estaban en Cartagena. Puesto que solo dos galeras estaban disponibles para cargar más de 1.250.000 ducados, no quisieron compartirlas. Cargar casi 350 cajas por galera era ya muy arriesgado y, tal vez, se trató también de una forma de perjudicar a Balbi. Este argumentó ante el Consejo de Hacienda que, si se desembarcase su plata, su casa perdería su reputación y tendría dificultades para

¹³⁷ Adgg, Pal, Rp, 215, 08/05/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹³⁸ Adgg, Pal, Rp, 218, 31/01/1618, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹³⁹ Adgg, Pal, Rp, 212, 30/03/1613, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

respaldar sus deudas en las ferias italianas. No está claro que lograra su objetivo¹⁴⁰.

Así mismo, la preocupación por mover la plata a tiempo llevaba a sobrecargar las galeras más allá de lo razonable. En alguna ocasión Carlo Doria llegó a denunciar que los banqueros preferían correr riesgos excesivos para ganar tiempo, y así evitar el pago de los intereses que suponía no abonar una letra antes de la celebración de la feria¹⁴¹. Los banqueros más veteranos como Giovanni Luca Pallavicini podían compartir estas denuncias y defender la prudencia. En marzo de 1617, compartió con su hermano su preocupación por el envío de más de 1,5 millones de ducados en dos galeras. «Temo che non carichino tropo la mano in queste due galere poiche li denari che vanno a Barcelona pasano de miglion e mezo e yo vado dicendo non si faci un'altra temeritta come l'anno passato massime dovendo venire altre galere in apresso e non facendosi costi il denaro molto mancamento», señaló¹⁴². Disponer cuanto antes del metal precioso en Italia y en particular antes de la feria era tan prioritario que nadie quería perder lo que todos llamaban entonces una «ocasión de galeras».

Conclusiones

A principios del siglo XVII, los banqueros genoveses más destacados de Madrid se beneficiaron del apoyo del gobierno español gracias a la puesta a su disposición de barcos de guerra que, a la postre, estaban administrados por otros hombres de negocios de la comunidad mercantil ligur. La salida de plata de la península era el resultado de las indudables insuficiencias de la economía española, pero lejos de ser una simple consecuencia pasiva de estas, respondía también a un proceso de exportación estructurado, ya que, al más alto nivel, su logística tenía consecuencias directas sobre unos mercados de crédito italianos de los cuales dependían a la vez los negocios privados de la nobleza genovesa y las finanzas del imperio. Más que una alternativa entre envíos del rey y de particulares en los que se ha insistido para la época de Felipe II¹⁴³, en tiempos de su sucesor, y tal vez ya antes, el gobierno buscó la colaboración y dejó el *timing* y la organización regulada de las exportaciones de metal precioso en manos de algunos de sus banqueros genoveses. Al cederles galeras del rey cuando más las necesitaban, les brindó un apoyo determinante

¹⁴⁰ Ags, Cjh, leg. 542, 17-3, documentos variados del 07/02/1616 al 22/02/1616.

¹⁴¹ Ags, Est, leg. 1436, doc. 52, 15/12/1613, Carlo Doria a Felipe III.

¹⁴² Adgg, Pal, Rp, 215, 04/03/1617, Gio. Luca a Gio. Francesco Pallavicini.

¹⁴³ F. Ruiz Martín, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo* cit.

para dotar las transferencias de metal precioso de un elevado grado de seguridad, un desafío que, en el Mediterráneo de inicios del siglo XVII, unos agentes privados nunca hubieran sido capaces de superar por sí mismos.

Entre 1613 y 1617, el compromiso del gobierno Habsburgo de respaldar las transferencias y los tiempos de sus banqueros fue en efecto evidente. La concesión de las cláusulas navales en los asientos, así como su habitual respeto –no exento de conflictos de intereses en el contexto de la guerra del Monferrato–, fueron una pieza fundamental del engranaje legal e institucional que permitió a los banqueros genoveses más poderosos ejercer un control y una dirección sobre las transferencias de plata a Génova. Conceder el privilegio a un grupo de financieros extranjeros de acceder a barcos militares de la flota regular cuando ellos lo pidiesen no era un asunto menor. Muestra la implicación del gobierno en incidir sobre la logística de los metales preciosos, no solo al oeste, sino al este de la península ibérica. Es también indicador de una voluntad de apoyar militarmente al sector financiero, una política que se debe entender por la alta dependencia de las finanzas regias hacia él. En un imperio policéntrico como la Monarquía Hispánica, el crédito de la Corona dependía del exterior y, por lo tanto, de las exportaciones de metal precioso organizadas por las élites políticas, militares y financieras activas tanto en la Monarquía Hispánica, como fuera de ella.

Los banqueros genoveses más destacados fueron los beneficiarios de esta colaboración por el hecho de que el negocio de los asientos de dinero era, entre otras cosas, una actividad de logística. Gracias a los testimonios de actores de la época, la presente investigación ha puesto de manifiesto la relevancia de la dirección temporal de la distribución. Al fin y al cabo, la distribución de plata en el segmento mediterráneo se caracterizaba por su dependencia temporal tanto hacia atrás –por el cobro de efectos fiscales en la península ibérica– como hacia adelante –debido al vencimiento trimestral de créditos por extinguir con metal precioso–. Una función de la logística era articular los distintos segmentos para así estabilizar mejor los flujos de dinero hacia Italia.

Por los datos empíricos recopilados, existen buenos motivos para pensar que las condiciones con las cuales accedieron a las galeras, así como la organización logística puesta en marcha, favorecieron el dominio que los genoveses ejercieron en el negocio financiero. Ciertamente, valorar la calidad de los servicios navales en términos logísticos es una tarea ardua. Con todo, se ha podido documentar la reducción de la estacionalidad y la relativa frecuencia y regularidad de las expediciones, y examinar cómo, en la gran mayoría de los trimestres, se consiguió realizar por lo menos una expedición de elevada cuantía en

el espacio interferial. Gracias al uso de galeras, la comunidad genovesa dotó las transferencias de metal precioso de un elevadísimo grado de seguridad – en el periodo de estudio, no se registró ningún naufragio o captura de los barcos –, sin por ello sufrir mucho la posible falta de acceso a unos barcos militares que tenían su propia agenda. A pesar de dificultades meteorológicas y militares, las galeras de los asentistas genoveses y de la república de Génova realizaron entre dos y cinco expediciones anuales, con un promedio anual superior a los 3 millones de escudos entre 1613 y 1618. Que los asentistas de galeras genoveses fuesen los encargados de esta tarea fue un aspecto evidentemente favorable a la banca ligur, pues ayudó a imponer la agenda de sus negociantes sobre la de otros grupos de poder deseosos de utilizar las galeras; sin lugar a duda, facilitaba la coordinación logística en el seno de la comunidad.

Muy reveladora resulta la observación de la logística desde el despacho financiero de Giovanni Luca Pallavicini. A juzgar por sus cartas, y aunque no faltaron los incidentes, los banqueros más destacados pudieron programar los cargamentos de plata con un grado de previsibilidad bastante notable; la adaptación a eventos imprevistos era también significativa de la enorme agilidad con la cual los banqueros genoveses dirigían entonces la esfera de la distribución en el sector de la plata. Del mismo modo que, en aquella época, destacaron por el manejo de los juros, de las letras y ferias de cambio o de la movilización internacional del crédito, tal y como la historiografía lo ha muy bien señalado, también se distinguieron por su dominio en la gestión del traslado de metales preciosos. Este hecho se debió en gran medida a los excelentes servicios navales que les prestaron los asentistas genoveses de galeras. En las cartas a su hermano, en las que la mecánica de las transferencias ocupaba un lugar central, el banquero explicaba semana tras semana el futuro movimiento de las galeras, la programación de las transferencias y sus posibles efectos sobre la oferta monetaria en Italia, así como las iniciativas de sus homólogos, que actuaban a la vez como colaboradores y rivales. En las decenas de cartas consultadas, se quejó del flete solicitado por los capitanes, lamentó la costosa política militar de la Corona en el Monferrato, y se indignó durante semanas por la actuación de un transportista que había engañado a varios banqueros. Nunca recriminó, sin embargo, la falta de disponibilidad de galeras o los malos servicios prestados por estas.

Su testimonio y la presente investigación, por último, sugieren que la cuestión de la logística, por el acceso desigual que ofrecía a las galeras, estructuraba también a los banqueros en diferentes categorías, siendo por lo tanto un elemento diferenciador en el seno de la comunidad genovesa. En función de si gozaban o no de cláusulas

navales en sus asientos, pero también según la relación social y profesional mantenida con los que sí las tenían, los banqueros genoveses no tenían los mismos derechos a la hora de acceder a las galeras. Sería de mucho interés analizar esta diferenciación intragenovesa que se integraba en el seno de complejas relaciones de rivalidad y de interdependencia, y que participaba de prácticas de inclusión y exclusión que debieron también tener implicaciones en el negocio privado derivado del traslado de la plata en las plazas mediterráneas del siglo XVII.